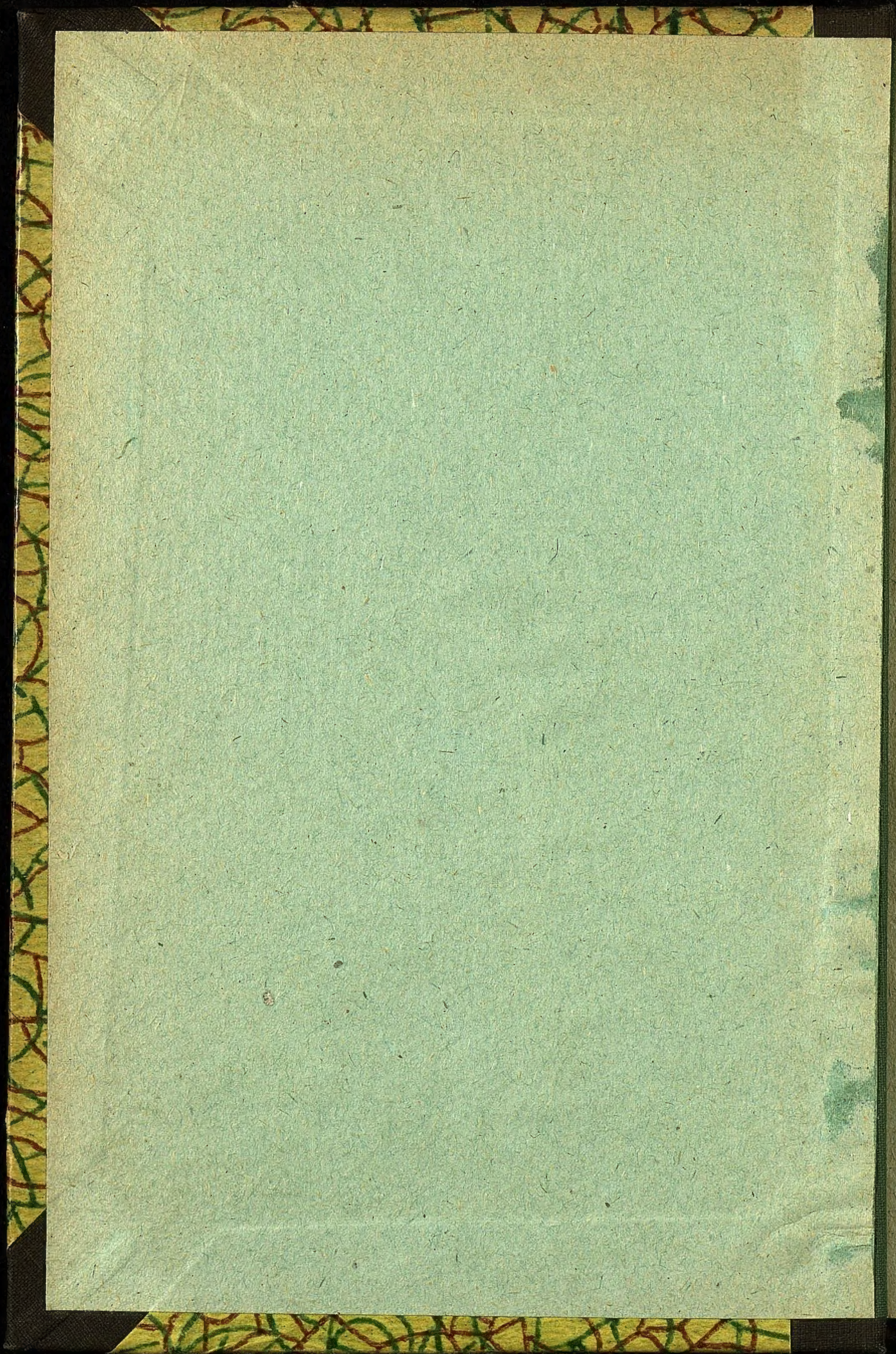
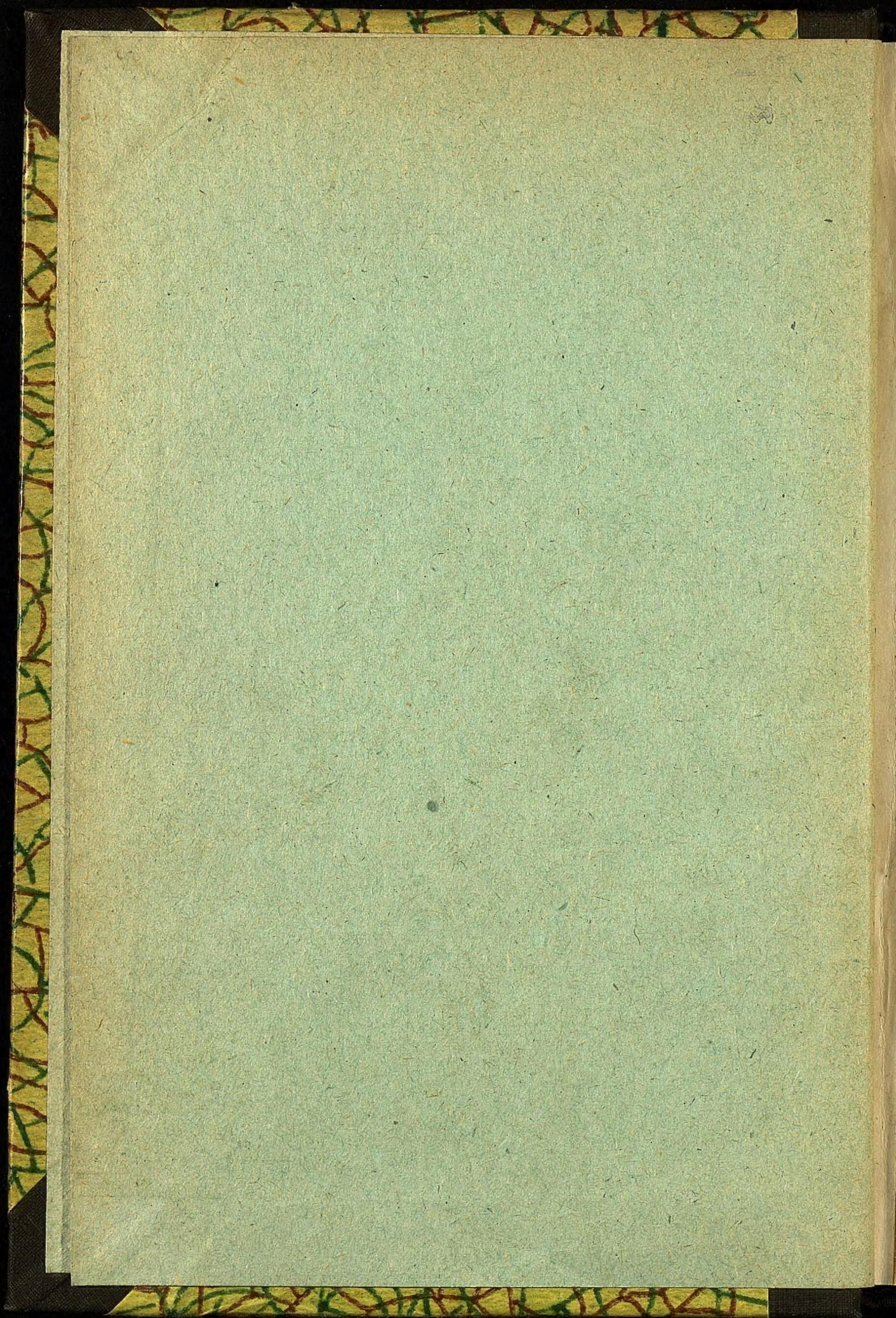




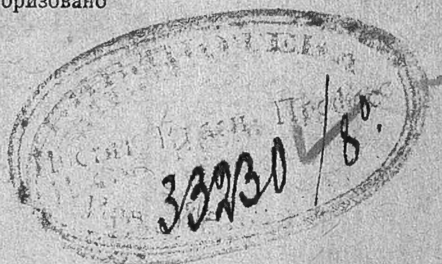
ОБЩЕСТВО ДРУЗЕЙ ВОЗДУШНОГО ФЛОТА
СЕВЕРО-ЗАПАДНОЙ ОБЛАСТИ

АВИАЦИЯ
В МИРОВОЙ ВОЙНЕ

Под редакцией К. Е. ВЕЙГЕЛИНА

Очерки и эпизоды воздушной войны

Издание авторизовано



АКАДЕМИЧЕСКОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
ЛЕНИНГРАД
1924

Ленинградский Гублит № 9915. Тираж 4.000 экз.

Типо-Литография „Красный Печатник", Ленинград, Международный, 75.

ПРЕДИСЛОВИЕ.

Общеизвестно, что только мировая война оформила все те начинания и работы, которые в применении авиации к военному делу производились до 1914 г. Стройная организация воздушных сил, материальная часть отдельных родов авиационного оружия, их вооружение, снаряжение и вся тактика разнородного применения на сухопутных фронтах и в море, равно как и воздушная оборона внутренней территории страны, — все это разрабатывалось, развивалось и получило свое оформление только в периоде самой войны... Общеизвестно и то, сколь большое влияние стало оказывать в последние годы войны широко развившееся участие воздушных сил на методы ведения операций особо на суше и в море, и на ведение всей кампании на всех театрах войны вообще.

Тем более должно представлять интерес хотя-бы поверхностное знакомство с участием авиации в мировой войне, с видами и формами ее применения для разных целей, с особенностями в организации, в службе, в боевой жизни и даже в быте. Те авио-войска, которые для армии и флота рисуются пока какими-то далекими и чуждыми,—по существу их назначения, в силу всеобъемлемости воздушной стихии, должны быть одинаково близкими и родными для всех, потому что теперь без тесной совместной работы

с воздушниками нельзя представить себе в будущем никаких боевых операций нигде там, где участвуют силы современного технического развития.

Удовлетворить эту настоятельную потребность в ознакомлении, по опыту мировой войны, с лётными войсками, с лётной службой и с лётным бытом—и составляет задачу настоящего «Сборника».

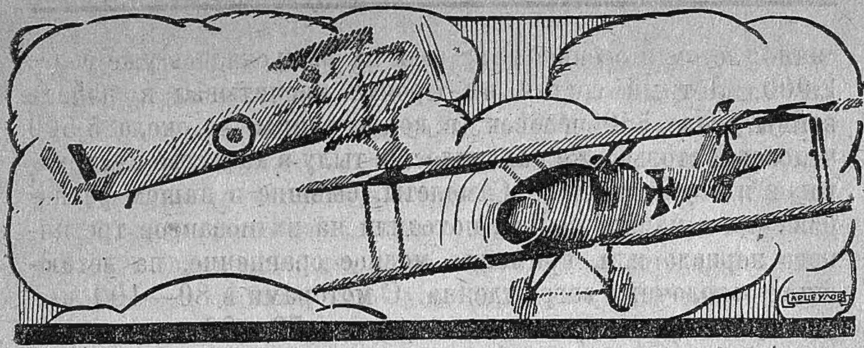
Выбор материала в нем делался из двух источников: «Die deutschen Luftstreitkräfte im Weltkriege» (G. P. Neumann) и «De Guynemer à Fonck» (R. de Chavagnes). При этом с каждой стороны взяты описания и очерки того авиационного оружия, которое получило соответственно развитие наибольшее.

Содержание данного издания далеко не исчерпывает, конечно, всей темы, затронутой выше. Обстоятельства экономические и технические побужают ограничиться пока изложением данных, наиболее характерных, — хотя возможно и не везде самых существенных, — с тем, чтобы при благоприятных условиях эту работу продолжить, включив в нее материалы еще и из других источников.

При бедности нашей лётной литературы, военной и технической, думается, что настоящий «Сборник» может представить значительный интерес не только для комсостава армии и флота, но и прежде всего для лётного состава и всех воздушников.

К. Вейгелин.

Сентябрь 1923 г.



I. ОБЩЕЕ РАЗВИТИЕ ГЕРМАНСКОЙ АВИАЦИИ.

Летать—издавна означало бороться: сначала—с предвзятыми мнениями, затем — с ветром и кознями стихии, потом за рекорды высоты, продолжительности и скорости, и наконец — с многочисленными врагами.

Те препятствия, которые во образе тринадцатой феи стояли у колыбели нашей авиации и сопровождали ее до самого конца ее жизненной и лётной карьеры, слишком многочисленны и обширны, и здесь о них говорить не приходится. Ниже дается лишь краткий очерк быстрого развития воздушного оружия, вызванного мировой войной.

В августе 1914 года германская авиация вступила в войну с 49 авиационными отрядами и авио-парками, включая сюда и крепостные. А зимой 1918 года были демобилизованы 350 тактических единиц, не считая 77 полевых штабов и учреждений, которые лётной службой на фронте заняты не были. В тылу, при объявлении войны, для пополнения и подготовки личного состава, было 15 запасных авио-отрядов и школ; при окончании же войны таковых было 64.

Имевшиеся к осени 1914 года аэроплано- и моторостроительные заводы выпускали 50—60 самолетов ежеме-

сячно; летом и осенью 1918 года их выпускалось уже более 2.000. Лётный состав на фронте насчитывал в начале войны около 550 человек; в конце войны — около 5.500 человек и столько-же находилось в тылу в качестве инструкторов и обучающихся. Самолеты, бывшие в нашем распоряжении в начале войны, походили на ихтиозавров третичного периода или, применяя модное сравнение, на летающие проволочные заграждения. С моторами в 80—100 л. с. они достигали скорости хода всего в 70—80 клм. в час. А к 1918 г. вместо коробок со многими стойками и растяжками, стали применяться свободно несущие крылья. Этим самым вместе с уменьшением лобового сопротивления и сама конструкция выиграла по цельности и красоте. Мощность моторов в нормальном разведочном самолете возросла в 3 раза, в большом самолете — в 5 раз. Мощность моторов новейших линейных кораблей доходила до 1.500 л. с. Размах крыльев увеличился до 42 м. Собственная скорость достигла 150—160 клм. в час, а в специальных типах — 200 клм.

В начале военных действий господствовал ходячий термин «боевая высота», которой должны были придерживаться самолёты при выполнении своих заданий. Что именно надо было разуметь под этим понятием, вряд-ли знали и те, кто этот термин придумал. Поднимались на высоту примерно в 800 м. и в этой благословенной зоне считали себя в безопасности от всякого неприятельского огня. А к концу войны увеличение потолка дошло до 7.000 метров. Именно на такой высоте, с целью избежания неприятельского обстрела, возвращались наши английские авиотряды через Ла-Манш, сбросив свои бомбы и облегчив себя израсходованным бензином. И отдельные разведочные самолеты поднимались на ту же высоту, чтобы достичь своей цели незаметно для противника.

Пережило изменение понятия о нужной в воздушных оперциях высоте и в обратном направлении. Еще в декабре 1912 г. я осмелился печатно усомниться в непоколебимости священного понятия «боевой высоты» следующими сло-

вами: «требование устава пехотной службы — ближе к врагу, во что бы то ни стало — относится, если того потребуют обстоятельства, также и к летчикам». Ах, как покачивали тогда головами ученые пилоты на своих кабинетных аэродромах, затянутых зеленым сукном. Однако летчикам в пехотной и штурмовой службе было суждено доказать справедливость моих слов. Приказ одному летчику: «установите, какими войсками занято укрепление; белыми или цветными?» — ярче всего иллюстрирует, какой высоты, или вернее глубины, независимо от огня с земли, надо придерживаться, чтобы ответить на такой вопрос...

Еще несколько слов об увеличившейся за время войны безопасности лётной службы. Вспомним перелет на приз принца Генриха в 1914 году. Делался строгий выбор и летчиков, и машин. И все-же, судя по донесениям, которые дошли до этапов, число вынужденных посадок и поломок обыкновенно превышало число благополучно спустившихся летчиков. А уже весной 1915 года, на поле военных действий, по телеграфному приказу Верховного Главнокомандования (O. H. L.), авиационный корпус при нем переводится из Остенде в Мец: 29 самолетов поднялись и вечером того-же дня лётом перешли все на новый аэродром, готовые к нападению на Верден. В то время об этом надо было молчать: «Пехота ходит пёхом, авиация ходит лётом» — думали те трижды-мудрые, которые и в глаза не видали ни окопов, ни самолетов.

В дело вооружения самолетов, при всей неудовлетворительности его к моменту мобилизации, было введено за войну тем большее совершенство. Еще весной 1914 года в печати велись продолжительные споры о возможности или целесообразности применения на самолете оружия. При первых боевых полетах нам вручались автоматические пистолеты с удлиненным прикладом. Теперь покажется диким, если сказать, что я лично во время полета над Бельфором в августе 1914 года имел единственным оружием карабин, на ствол которого мною был надет грамофонный рупор, чтобы при встрече с неприятелем застращать его

хоть этим видом. Позднее стали применяться датские Мадзен-мускеты и 25-зарядные Маузеры. А в воздушных боях летом 1916 года с обеих сторон применялись уже сотни пулеметов. И пушка, как это можно было предвидеть, была тоже приспособлена для вооружения самолета.

Подобным же путем шло развитие воздушного фотографирования. Фокусное расстояние от 25 см. увеличилось до 120 см. От воспроизведения на фото-пластинке загадочной картинки, сделанной в воздушной разведке, — подошли к стереоскопической ясности мельчайших подробностей и деталей. От грубых снимков местности — к топографически точным планам ее. От единичного снимка ручной фотокамерой — к целому ряду планов, механически получаемых в сотнях серий (кинематограф). От прежней зависимости от солнечного освещения — дошли до возможности ночной фото-съемки.

Прежде, чем говорить о развитии радио-телеграфа, надо упомянуть про те препятствия, которые встретились при применении его в авиации. Воля, энергия и отвага имелись в наличии у наших молодых борцов воздуха еще с 1910 г., — одинаково в строю, как и в промышленности. Но снова предостерегающе поднимает свой пальчик знакомая нам тринадцатая фея спящей красавицы, говоря: «Вы хотите ко всем опасностям летания прибавить новый вид — опасность электрической казни?» — А война сделала радиотелеграф служебным языком летчиков. Он сделался в буквальном смысле этого слова средством связи между небом и землею.

С воздушными бомбами дело обстояло так же, как с самим летанием. Сначала их осмеивали, потом их замалчивали, затем стали отстаивать, а, в конце концов, относились, как к чему-то само-собой понятному, и даже их прежние противники стали выдавать себя, где можно, за их авторов. Путь шел от бомбы в 3,5 кгр. весом к весу 1.000 кгр. (60 пуд.). Это — наибольший снаряд из всех орудий, который свет видел когда-нибудь до того, и будем надеяться, больше никогда не увидит (такой снаряд был

сброшен над противником в первый раз в ночь с 16 на 17 февраля 1918 года). Из случайного сбрасывания бомб в одиночном полете выросло оружие, которое изменило прежнее толкование слова «театр военных действий», неизмеримо расширив его границы. Воздушные бомбы и бомбардировка ими сделались фактором, который стал оказывать колоссальное влияние на моральное состояние Верховного командования и тыловых войск, прежде находившихся вдали от военных действий. Особенно же это сказывалось на населении в тылу и на работе военной промышленности.

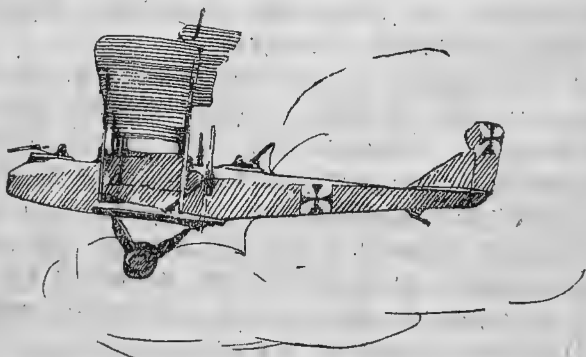
* * *

Мы вступили в войну на самолете, носящем несколько ироническое название «Schönwetterwaffe»—«Оружие хорошей погоды». Но под влиянием боевой обстановки—буря, дождь, тучи и снег перестали быть для нас страшными. Пресловутые ночные полеты сделались обычным явлением, и единственным непреодолимым препятствием для полета остается низкий туман, подобно тому, как, например, и торфяное болото непреодолимо для операций кавалерии. Но для победы и над таким туманом летчики найдут современем средства. Везде, где только они задавались какой-нибудь целью, они неизменно ее достигали.

Здесь мне хочется с гордостью указать на те основные факторы, которым обязан могущественный рост нашей военной авиации. Львиная доля этих заслуг принадлежит многим революционно настроенным молодым военным летчикам и немногим начальникам, которые и под генеральским сюртуком сохранили молодое сердце. Дальновидная и предприимчивая промышленность, несмотря на все пророчества пессимистов, шла вместе с войсками через огонь и воду. При этом парламент и пресса, особенно в довоенное время, принимали в развитии авиации участие бо́льшее, чем многие существовавшие для этой цели правительственные учреждения.

Вместо крыла стоящей ветряной мельницы летчики изобразили в своей эмблеме мотор с вертящимся винтом. Надо признать, что проявлявшаяся ими энергия часто доходила до фанатизма дервишей и очень жаль, что такая деятельность не всегда могла быть подведенной под нормы положений и статутов, так как при издании их еще не предвидели летающего человека.

С самого начала войны нам пришлось бороться с неприятелями, находившимися в неизмеримо лучших условиях. У наших противников был открыт весь мировой рынок. Используя благоприятные атмосферные условия в своих колониях, Антанта могла производить выучку лётного состава во все времена года напролет. Мы же не могли ни образовывать резервов, ни иметь смены, ни давать временного отдыха лётным частям и учреждениям. Даже темнота ночи и силы природы, которые сначала автоматически давали летчикам передохнуть, скоро потеряли свое значение, как препятствие для лётной службы... И все-же мы оказались на высоте своего положения! Даже в ноябре 1918 года авиация была единственным оружием, которое вело наступление, как это и свойственно ей по существу!



Двумоторный германский бомбоносец.

Морская авиация.

Личный состав морских и береговых авио-частей и учреждений состоял в начале войны примерно из 200 человек, а в конце войны насчитывал около 18.000 человек. Приэтом за время войны были сорганизованы авиочасти с самолетами полевого типа (шасси с колесами).

При заключении мира во Фландрии, в Немецком и Балтийском морях, на Балканах и в Турции находилось 32 морских авио-станции и постов, 4 авио-матки и 26 авиочастей на берегу, из коих 16 приходились на Фландрию. К числу последних принадлежали: 3 полевых авиотряда; для содействия артиллерии и для разведок в поле действий морских сил; 2 береговых отряда (Küstas), которые были расположены на берегу и имели назначением обслуживать стрельбу тяжелой береговой артиллерии; для защиты последних служили два сторожевых отряда (Schustas). Еще имелся один истребительный дивизион, состоявший из 5 истро-отрядов (Jastas), — для боевых действий над землей,—и один истребительный отряд (Seefrosta)—для боевой службы над морем. Кроме того имелись: фото-отряд при штабе (Stabia), авиотряд для связи и авио-парк в Генте.

При окончании войны морская авиация имела следующую организацию. Во главе ее стоял командующий (Kofl), который во всех своих действиях был подчинен командующему морскими силами. Личный состав и материальная часть пополнялись начальником лётного отдела штаба морских сил по приказанию морского командования. В подчинении у командующего всей морской авиацией (Kofl) находились: командующий гидро-авиацией (Grufl See) с гидро-авио-станциями и гидро-отрядами (Seefrosta), командующий авиацией береговой обороны (Grufl Küsta) с береговыми отрядами (Küstas) для обслуживания артиллерии и командующий полевой авиацией (Grufl Land) с морскими авиотрядами полевого типа (с колесами) и истро-отрядами (Jastas).

II. ГЕРМАНСКАЯ АВИАЦИЯ НА ВОСТОЧНОМ ФРОНТЕ.

Если на западном фронте количество авиационных сил было недостаточно, то на востоке дело обстояло еще плачевнее. Правда, численно наша авиация превосходила русскую; но она бездействовала вследствие недостаточного вооружения для ведения воздушных боев. Большие дистанции, которые в противоположность западному фронту не облегчали службы здесь даже и в позиционной войне; необходимость при самых незначительных средствах связи брать на себя наблюдение с воздуха за передвижением собственных войск; скудное снабжение материалами и личным составом лётных частей на главных местах военных действий; неподвижность тяжелых автомобильных транспортов вследствие неудовлетворительного состояния путей сообщений и трудности скорого ремонта их при отсутствии тех технических возможностей, которые были во Франции и Бельгии; — все это вместе взятое предъявляло к летчикам на востоке самые высокие требования. Вполне достаточным доказательством того, что эти требования летчиками были выполнены, служат слова генерал-фельдмаршала Гинденбурга, сказанные им мне при личном моем докладе: «Не будь летчиков — не было бы и Танненбергской победы».

Первые сведения о скоплении и передвижении русской армии генерала Ренненкампфа и Наревской армии в Пруссию были доставлены в штаб нашей VIII армии авиационным отрядом. Многие воздушные эпизоды при сражении у Танненберга достойны внимания.

28 августа 1914 года капитан генерального штаба XVII армейского корпуса доставил с воздушной разведки сведения о благополучно совершившемся прорыве корпуса

в тыл противника. 43-й авиотряд (Flg. Abtlg.) установил, что на путях к западу, кроме уже известного левого крыла, нет никаких новых русских войск, которые могли бы препятствовать обходу немецких сил, направленных в тыл русским на Вилленберг.

29 августа 1914 года самолет 14-го авиотряда заметил неприятельскую колонну, в 36 клм. длиною, которая шла в тыл сражающегося под Найденбургом I армейского корпуса. Об этом летчик дал знать выкидкой донесения с вымпелом, и благодаря этому были приняты меры, чтобы во-время отразить противника, спешившего на выручку русских войск, попавших в мешок у Танненберга.

В дальнейшем развитии похода, вплоть до образования Неманской армии, летчики VIII армии принимали участие в боях на Мазурских озерах, в боях против крепости Осовец, в позиционной войне и в зимних сражениях в Мазурской области. Во время форсирования Нарева в июле производилась глубокая воздушная разведка, чтобы следить за русским отступлением восточнее Минска и до р. Березины.

Образовавшаяся в конце мая 1915 года Неманская армия сначала имела в своем распоряжении только один 37-й авиотряд. С началом июльских наступлений в Литве и Курляндии число авиотрядов увеличилось до трех. Район, подлежащий наблюдению, имел своими границами на юге Ковно, а на севере — Рижский залив, простираясь таким образом около 250 клм. в ширину и глубину. В середине сентября 1915 года к 37-му авиотряду были присоединены два полевых самолета морского ведомства для наблюдений над Рижским заливом; 25 сентября 1915 г. четыре самолета произвели нападение на русский морской отряд, состоящий из 10 судов, и сброшенными бомбами принудили его прекратить огонь, открытый им по береговым укреплениям.

Также и в операциях IX армии результаты воздушной разведки имели решающее значение при наступлении на южную Польшу от Ивангорода до Варшавы и при возвра-

щении оттуда в октябре. 24 ноября 1914 г. одному самолету 17-го авиотряда удалось установить связь с XXV резервным корпусом, который за несколько дней до того был отрезан. Совершенно нового рода служба началась для летчиков с установлением позиционной войны по фронту рек Бзура-Равка. Им было поручено, с использованием воздушной фото-съемки, следить за успехом газовых атак; также с их помощью облегчалось ведение минной войны на позициях под Варшавой. Для улучшения почти непригодных русских топографических планов и для нового изготовления таковых, нашло широкое применение воздушное фотографирование и аэро-фото-грамметрия.

В X армии летчики начали свои действия в первый раз во время зимних мазурских сражений. Установившаяся в апреле 1915 г. позиционная война предоставила авиотрядам благоприятную возможность практиковаться в деле обнаруживания неприятельской артиллерии, на что обычно, к сожалению, мало обращают внимания. Это имело громадное значение при наступлении на Ковно. После взятия этой крепости главнокомандующий отметил в своем приказе, что только благодаря существенной помощи 51-го авиотряда, артиллерийская атака крепости имела такой успех. Особенно достойны внимания совместные действия авиации с кавалерией при операциях против Вильны. Авиационные части XII армии (фон-Гальвица), после участия в боях у Прасныша, приступили весною 1915 г. к выполнению своих обязанностей в позиционной войне. Это заключалось в приготовлениях к летним операциям. В первую очередь была произведена фото-съемка Ново-Георгиевска, Варшавы, Росхан и Остроленки, что дало матерьял для получения точных топографических планов. Дальняя разведка простиралась до окрестностей Белостока, что моторами того времени в 100 л. с. достигалось с большим трудом.

Главная задача, которую надо было выполнить в первой половине июля 1915 г., заключалась в прикрытии начинавшегося наступления. Полное подавление деятель-

ности неприятельской воздушной разведки было предвестником блестящего наступления. Часть успехов при Пултуске надо приписать действиям 28-го авиотряда, а падение Ново-Георгиевска — 45-му авиотряду. Весной 1915 г. русские направили против XII армии большие воздушные силы, которые делали нападения даже на штабное расположение армии фон-Гальвица.

К группе армии фон-Войрша принадлежали только 31-й и 64-й авиотряды, которые также должны были оказывать поддержку прусскому корпусу, находящемуся вправо. Начавшаяся воздушная разведка имела своей базой Петроков и достигала линии Варшава—Ивангород. После отступления к Ченстохову, продолжительность полетов сравнительно с прежним увеличилась. При начале операций против русского расположения Радом—Иозефов, в июле 1915 г., 31-й авиотряд достиг того, что его самолеты находились в воздухе беспрерывно с 3 ч. утра до 8 ч. вечера, возвращаясь на аэродром исключительно для пополнения горючим. Штурм предмостных укреплений Ивангорода 51-м Прусским пехотным полком был совершен по плану выработанному на основании фото-съемочной разведки, произведенной 64-м авиотрядом. После прорыва, сделанного там 1-го августа 1915 г., тотчас-же были предприняты приготовления для взятия Брест-Литовска. Несмотря на незначительность имевшейся авиации, все-же была заблаговременно произведена воздушная бомбардировка русских штабов, вокзалов, аэродромов и артиллерийских батарей.

Вновь сформированная в январе 1915 г. южная армия, предназначенная против русского наступления в Карпатах, должна была довольствоваться помощью одного 30-го авиотряда. В феврале и марте она получила подкрепление в лице 54-го и 59-го авиотрядов. После происшедшего в начале июля разрыва южной армии с Бужской (на реке Буг), последней были предоставлены три, а первой два авиационных отряда (54-й и 59-й).

Во время позиционной войны в Карпатах летчиками доставлялись сведения о передвижениях русских войск из

Галиции и производились фото-снимки с позиционного расположения. Воздушная разведка и фото-съемка являлись единственным средством точно обнаруживать неприятельскую артиллерию, располагавшуюся в глубоких ущельях или лесных просеках. Обхваты, передвижения и остановки русской армии при ее отступлении после нашего прорыва у Горлица определялись летчиками, равно как и отступление ее 4 июля 1915 г. к р. Днестру. Когда 14 мая 1915 г. между Надворной и Долиной связь с противником была утрачена, так как главные русские силы были оттянуты на Галич, они были вновь нащупаны только благодаря летчикам. Беспрерывное преследование противника Бужской армией, из Галиции по обоим берегам Буга к Брест-Литовску, сильно затрудняло снабжение авиации, так как по пути не было ни железных дорог, ни шоссе. Тем не менее удавалось все это время сохранять свою лётную готовность. Воздушный путь тянулся над местами сражений у Грабовича, Прубицов, Войславич, Холм, Млодавы, Брест-Литовска и до Кобрина.

* * *

Согласно с принятым планом ведения операций на восточном фронте, сводная XI армия фон-Макензена в Галиции) была снабжена, весною 1915 г., тремя авиотрядами за №№ 1, 8 и 21 и одним Бомбардировочным дивизионом Верховного Главнокомандования (В. А. О.),—всего в количестве 54 самолетов.

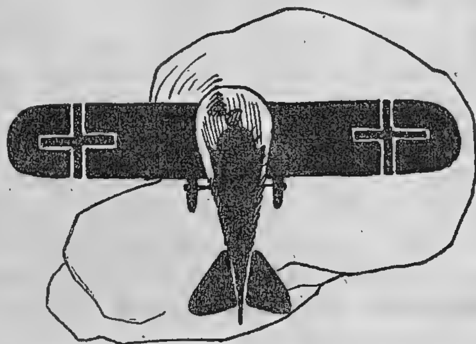
Авиация составила сначала из отдельно выполненных фотографических снимков непрерывный план позиций того фронта, в котором в мае должен был быть сделан прорыв. Потом бомбардировалась артиллерия. В помощь VI армейскому корпусу австрийской армии было передано для этой цели несколько бомбоносцев, выделенных из Бомбардировочного дивизиона. При преследовании отступающих русских войск, летчики XI армии принимали участие и в этом. После недолгого отдыха у р. Сана бомб. дивизион и 8-й

авиотряд были заняты при осаде Перемышля, в то время, как 1-й и 21-й авиотряды и выделенный из дивизиона отряд «Мюллер», должны были обслуживать артиллерию до и во время боев у Любачева.

После взятия Львова, бомбардировочный дивизион был отозван от XI армии для дальнейшего использования его на западном фронте. От него осталось ядро — авиотряд «фон-Либерман», который позднее получил № 66. Этот последний вместе с отрядом «Мюллер» (№ 69), оказали большие услуги при осаде Брест-Литовска и точно установили затем отступление русских в болотистый район р. Припяти.

Во второй половине сентября 1-й, 66-й, 69-й и 57-й авиотряды последовали за штабом XI армии (A. O. K. 11) на сербский театр военных действий.

В заключение надо упомянуть, что в марте 1915 г., после того, как за зиму условия ведения воздушной войны на западном фронте сделались для нас невыносимыми, авиационный корпус Верховного Главнокомандования (O. H. L.) был переведен тоже на восток, где ему открылось широкое и благодарное поле деятельности. Базируясь на Алленштейн, он произвел в течение 30 дней 20 воздушных бомбардировок: на Ломжу, Остроленко, Прасныш, Цеханов, Новогород и Белосток, при средней дистанции походов около 280 километров.



III. БОМБАРДИРОВОЧНАЯ СЛУЖБА ГЕРМАНСКОЙ АВИАЦИИ.

Главная задача авиации состояла в разведке и в оказании содействия артиллерии; бомбометание, в сравнении с этим, занимало второе место. Хотя начальник полевой авиации, назначенный в начале 1915 г., постоянно указывал на важность бомбометания и издал приказ брать бомбы в каждый боевой полет, все-же это оружие применялось авиотрядами во все время войны не особенно охотно и в редких случаях.

В сентябре 1914 г. по приказу Верховного Главнокомандования (O. H. L.) был сформирован отряд под именем «Остендское Отделение Голубиной почты» (B. A. O.), назначение которого заключалось исключительно в бомбометании. Сначала имелось в виду направить его действия против Англии. Но такое решение было преждевременным, и его не удалось привести в исполнение за недостатком самолетов и из-за дальности расстояния, отделявшего нас от английского берега. Этот отряд «B. A. O.» состоял из лучших и самых опытных летчиков всех авиочастей. Ему был предоставлен специальный жел.-дор. поезд (спальные вагоны) для бо́льшей его подвижности, и сначала он был помещен на аэродроме во Фландрии. Отсюда отряд предпринял свои первые налеты на Дюнкирхен и др. цели перед фронтом IV армии. Весною 1915 г. он был переброшен на восточный фронт с одновременным выделением нового отряда, который стал называться по своему первому аэродрому «Отделение Голубиной почты Мец» (B. A. M. — Brieftauben-Abteilung Metz).

После прорыва у Горлица, отряд В. А. О. вернулся снова на западный фронт, снабженный за это время вновь выпущенными самолетами мощностью в 150—160 л. сил, с местом наблюдателя позади пилота. Однако и с такими самолетами нельзя было осуществить мысль о нападениях на Англию. 1-го января 1916 г. отряд В. А. О. был переименован в 1-й бомбардировочный дивизион (K. G. 1) *), а отряд В. А. М. — во 2-й бомб. дивизион (K. G. 2); несколько месяцев спустя были сформированы 3-й, 4-й, 5-й и 6-й Бомб. дивизионы, — тоже только для бомбардировки.

1-й Бомбард. дивизион с большим успехом участвовал в 1916 г. во всех больших боях на западном фронте. Благодаря большой подвижности (жел.-дор. поезд), все перемещения дивизиона для выполнения различных операций производились без всякого промедления. Так, сегодня он шел на фронт во Фландрию, а завтра снова бросал бомбы над Верденом. Этот дивизион обладал превосходной тренировкой в совершении воздушных походов и нападений строевым порядком, что для успешности его операций имело особенно важное значение. Старт дивизиона происходил всегда быстро и безукоризненно; лишь несколько минут требовалось для того, чтобы все отряды (в каждом от 6 до 8 бомбоносцев) были в воздухе; и по возвращении посадка их производилась столь же быстро и с тем-же порядком.

После сражений на Сомме 1-й бомбард. дивизион был снабжен большими самолетами и переведен в Болгарию для участия на румынском фронте. По окончании операций там, он до мая 1917 г. действовал в Македонии, а потом опять вернулся во Францию, чтобы участвовать в крупных операциях, которые ожидались на главном фронте.

Это время было поворотным в истории всех бомбардировочных дивизионов. Постройка наших бомбоносцев не могла итти в уровень с развившейся техникой воздухобойной артиллерии и самолетов-истребителей. Малая вертикальная и горизонтальная скорость делала невозможным

*) Первоначально эти дивизионы именовались „Kampfgeschwader".

применение бомбардировочных дивизионов днем: выявилась необходимость делать нападения под прикрытием темноты. Только иногда в дни больших боев, когда принимала участие артиллерия обеих сторон, в виде исключения, дивизион применялся и днем; недостаточная тренировка в совершении групповых полетов и нападений делала такие операции мало-успешными, требуя больших жертв.

* * *

Относительно организации бомбардировочных давизионов надо сказать следующее: 1-й дивизион, — еще до перевода его летом 1916 г. с западного фронта в Болгарию, выделил три отряда для сформирования 3-го дивизиона и позднее был пополнен снова до пяти отрядов. 3-й Бомбардировочный дивизион был сформирован в Генте и был снабжен большими бомбоносцами специальной конструкции, — с большой горизонтальной и вертикальной скоростью, — чтобы осуществить наконец план воздушного нападения на Англию. 13 июня 1917 года была произведена первая успешная бомбардировка столицы Англии.

В 1916 году были сформированы 4-й, 5-й, и 6-й дивизионы, но два последних вскоре были опять расформированы. Кроме отдельного отряда «S 32», для ночных бомбардировок сначала применялся еще только 40-й авиотряд. Их командующий был первым, который приучил свой отряд к планомерным воздушным походам и бомбардировкам в темноте. При дальнейшем снабжении дивизионов крупными самолетами, вследствие бо́льшего противодействия со стороны как истребительной авиации, так и усовершенствованной артиллерийской обороны, усилившейся количественно и качественно, создалась необходимость производить бомбардировку преимущественно под защитой ночи. И в конце 1916 г. 4-й бомбардировочный дивизион положил начало производству систематических ночных походов. Потом его примеру последовал 1-й дивизион, вернувшийся в мае 1917 г. на западный фронт из

Македонии. Возросшее значение ночных атак имело своим последствием выделение и увеличение числа таких дивизионов, которые в конце 1917 г. были переименованы в Bombengeschwader (B. G.). Имевшиеся бомбард. дивизионы были сокращены до 3 отрядов, и вновь были сформированы 5-й, 6-й, 7-й и 8-й дивизионы. 4-й бомбардировочный дивизион принимал успешное участие на Итальянском фронте.

Кроме организования этих дивизионов, снабженных двухмоторными бомбоносцами, воздушное оружие было усилено еще гигантскими самолетами-крейсерами, из которых был сформирован сначала один, а затем два отряда (№ 500 и № 501). Крейсера имели по 4-5 моторов (каждый в 260 л. с.); размах их крыльев простирался до 40 м., а полезная грузоподъемность — до 4.500 кгр. (275 пуд.). Полезная нагрузка состояла: из экипажа в числе 8—10 человек, топлива и смазки на время от 5 до 8 часов и бомб весом от 1.000 до 2.000 кгр. (60—120 п.). В виду большого района их действий, эти крейсера применялись прежде всего против отдаленных стратегических целей. Так, они с успехом делали нападения на Лондон, Дувр, Абевиль, Кале, Руан и Булонь. В сентябре 1916 г. они были переведены на восточный фронт, а через год — опять на западный.

Бомбардировочные дивизионы и отряды крейсеров состояли в подчинении непосредственно у Верховного Главнокомандования (O. H. L.). Сообразно с боевой обстановкой, они назначались в распоряжение штабов армий или фронтов для соответствующего применения, согласно с указаниями Верховного Главнокомандования. Цели для нападений задавались или тем штабом, в распоряжение коего дивизион поступал, или непосредственно самим Верховным Главнокомандованием. Это делалось, естественно, в полном согласовании с местными операциями. Перед началом-же крупных операций нужно было мешать передвижениям и приготовлениям противника, бомбардируя значительные узловые вокзалы, большие склады, — артиллерийские, ин-

женерные и интендантские, — порты, гавани, аэродромы и др. цели, расположенные отдаленно. Во время боев дивизионы применялись, главным образом, для оказания тактического содействия своим войскам, делая нападения на ближайшие цели, как напр. вокзалы, расположения войск, парков, обозов, складов, штабов и т. д., мешая подходу резервов и нанося поражения живым силам противника.

Иными целями, кроме военных, не задавались никогда. Многочисленные слухи о намеренных бомбардировках лазаретов могли возникнуть, как с нашей, так и с неприятельской стороны, только по злому умыслу какого-нибудь теоретика, но никак не на основании ночной лётной практики. Различить с самолета красные кресты лазаретов нет возможности даже в лунные ночи. С другой стороны надо иметь в виду, что при большом рассеивании бомб легко могут быть попадания в места, лежащие за несколько сотен метров от намеченной цели.

Обучение экипажа совершать полеты на больших самолетах в темноте стоило больших трудов и, к сожалению, многочисленных жертв. Впервые проявилось все значение ночного мрака. Пилоты, которые блестяще летали днем, оказались неспособными для ночных полетов, так как их зрение не могло в достаточной мере проявлять себя в темноте. Они теряли в лету чувство равновесия или при посадке ошибались в определении действительного расстояния до земли. Но пословица «дело мастера боится» оправдалась и в этом случае. Планомерной выучкой и постепенным увеличением требований в области ночных полетов были достигнуты скоро блестящие результаты. Погода не играла в конце-концов, за исключением тумана, почти никакой роли. В совершенно темные ночи, без луны и даже без звезд, часто под дождем и снегом, такие полеты стали производиться без всяких несчастных случаев так же во мраке, как и при свете солнца.

Попутно с таким совершенствованием, естественно, увеличивались и успехи. Основной принцип в групповом бом-

бометании был выявлен 1-м бомбардировочным дивизионом (K. G. 1) и постоянно проводился им во всех его операциях. Дюнкирхен, с его портом и громадными базами по снабжению английской армии, был первой целью для таких нападений. Несколькими бомбардировками одного только дивизиона (K. G. 1) на него было сброшено 125.000 кгр. (7.500 п.) бомб, что отвечает нагрузке девяти железнодорожных вагонов, и этим он был лишен своего прежнего значения. В последний год войны бомбардировочные дивизионы сбрасывали ежемесячно в среднем каждый по 100.000 кгр. (6.000 п.) бомб, т.-е. содержимое около семи груженных железно-дорожных вагонов, считая каждый вагон наибольшей вместимостью в 15.000 кгр. (900 п.). После самолетов первого года войны мощностью в 100 л. с., которые при использовании их для бомбардировки поднимали всего 50 кгр. (3 п.) бомб, — обычно-же и того меньше, — и после сменивших их самолетов в 150 и 200 л. сил, которые поднимали бомб до 100 кгр., — большие бомбоносцы и крейсера осуществили наконец и необходимое увеличение общего веса всех бомб: бомбоносец типа Фридрихсхафен или A. E. G. поднимал бомб до 1.000 кгр., а крейсер даже до 2.000 кгр (120 п.).

Оперативная способность ночного дивизиона зависела не только от уменья его экипажа, но так-же и от многих других факторов, как, напр., от организации, технического персонала, аэродромного освещения, сигнализации и т. п. И здесь была выработана большая опытность, которая только и обеспечивала успех в некоторых операциях. Так, напр., дело освещения и сигнализации играло особенно решающую роль.

Ориентировка ночью производилась, главным образом, по компасу, звездам, огням, кострам, осветительным ракетам и, поскольку это было возможно, по земле. Особенно полезными оказались осветительные снаряды, которые выпускались специальными пушками в определенные промежутки времени; они часто указывали путь летчикам с расстояния уже в 100 клм. Точное соблюдение своего

пути имеет ночью много бо́льшее значение, чем днем, так как каждая вынужденная посадка в темноте грозит смертью всему экипажу.

Описание дневного нападения.

Обыкновенно цель атаки сообщалась еще накануне, чтобы дать возможность экипажу изучить фотографические снимки с цели настолько, чтобы изображения ее врезались в памяти летчиков именно в таком виде, как это представляется с высоты. Этим облегчалось и нахождение цели.

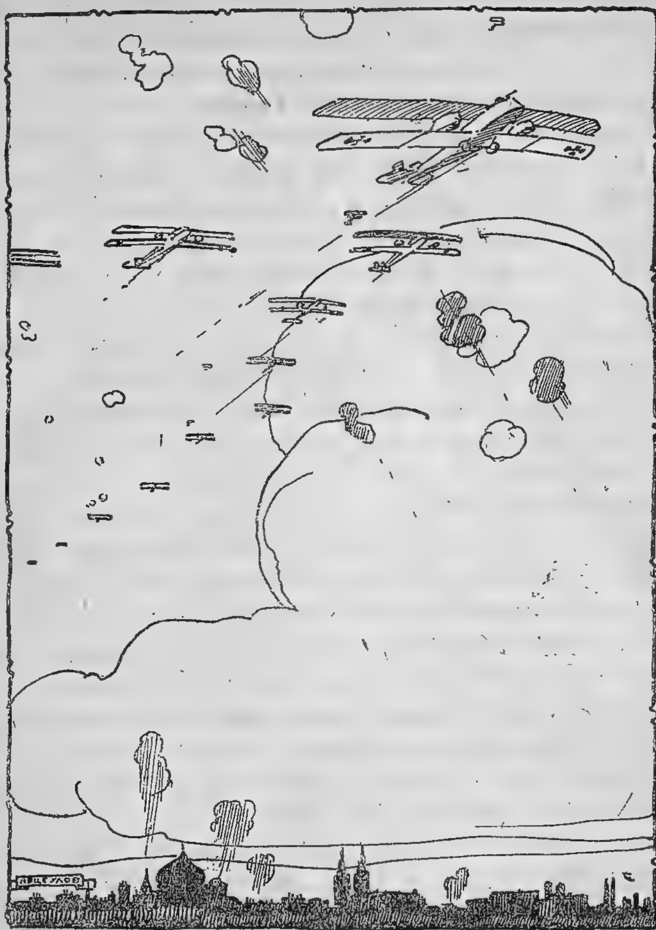
Весь поход производился согласно приказа по дивизиону, который писался примерно так.

«Дивизион поднимается завтра в 7 часов утра для атаки аэродрома X. Порядок следования отрядов: 2-й, 3-й, 1-й, 4-й, 5-й. Сборный пункт в 7 час. 45 мин. утра над городом N. Я буду при 5-м отряде (черно-белый вымпел на концах крыльев). 2-й отряд (одномоторные самолеты) идет над дивизионом, чтобы отражать нападения сверху. К цели надо подходить с севера. Уходить от цели можно не ранее, как все самолеты сбросят свои бомбы. Каждый бомбоносец берет с собой всего 500 кгр. бомб, главным образом бомбы весом в 12 и 50 кгр. (с ударным действием). Командир дивизиона W».

Подготовительные работы к такой операции требовали много времени. Если выход был назначен с утра, то осмотр и чистка моторов, наполнение баков горючим и смазкой и подвеска бомб должны были быть закончены еще накануне. Вся работа перед стартом состояла только в том, чтобы вывести самолеты из ангаров, испробовать моторы и расставить машины по назначенным для старта местам.

Экипаж должен быть готов к походу еще до срока указанного в приказе; надо еще раз осмотреть и испробовать моторы, пулеметы и бомбодержатели. Самолеты устанавливались на таком расстоянии, чтобы при старте они не мешали-бы один другому. Ровно в 7 ч. первый самолет дает полный газ и взлетает; с промежутками в несколько

секунд его примеру следуют и остальные. Такая картина, когда несколько десятков механических птиц, последовательно отделяясь от земли, быстро поднимаются вверх,



Поход дивизиона в воздушную бомбардировку.

представляется удивительно красивой и величественной, что еще более выигрывает на фоне естественных декораций окружающей природы. Так, никогда не забудется зритс-

лями один старт 1-го бомбард. дивизиона в Македонии. Те летчики, которые поднялись в числе первых, могли видеть, как масса больших и малых самолетов постепенно появлялись из долины Вардара и медленно, как стая зловещих птиц, поднимались ввысь. Внизу же расстилалась чудная местность с зелеными долинами, темно-синими озерами и бело-снежными гигантскими горами.

Отдельные самолеты имеют различную вертикальную скорость. Командир дивизиона должен иметь это в виду и не может давать сигнала к следованию вперед до тех пор, пока и последний бомбоносец не поднимется на высоту, одинаковую со всеми. Только тогда брали курс к цели, имея в середине ведущий отряд с командиром во главе.

Тридцать самолетов со многими сотнями бомб, как смертоносные птицы, несутся вперед спокойно и решительно, ведомые и одушевляемые сотней летчиков, спаянных чувствами долга и любви к родине. Кое-кого из этих молодых людей волнуют думы о семье или о любви, о далеком счастье, о голубых глазах, наполненных слезами, с мольбой обращенных к небу... Но, прочь эти мысли! — «Огнем и мечем распространим мы среди неверующих священный ислам» — так говорит старый эмир, предводитель нашего отряда. И крепче обхватывает каждый штурвал, бросает короткие взгляды на счетчик числа оборотов, на манометр и зорко высматривает в воздухе неприятеля. Но еще никого не видно. И только белые, с виду самые невинные облачка впереди дивизиона указывают на близость неприятельского фронта.

Облака размножаются и приближаются. Вот передние самолеты уже вступают в их сферу. Некоторое волнение охватывает отряд. Подобно ниве при порывах ветра, он начинает колыхаться, танцевать в такт рвущейся шрапнели то вправо, то влево. Отдельные самолеты идут зигзагами, чтобы затруднить стрельбу воздухобойных батарей, стараясь все время держаться у середины, у самолета командира. Вдруг сильный пулеметный огонь; вскоре после того видно, как какой-то загоревшийся биплан падает и

разбивается на одной из гигантских гор. Это происходит в один момент, так что невозможно разобраться, неприятельский ли это самолет или наш, и все летчики, будучи в неведении, испытывают мучительное беспокойство.

Огонь воздухобойной артиллерии все усиливается. Один из наших самолетов получает прямое попадание между крыльями, сбрасывает свои бомбы в неприятельское расположение, поворачивается и сильно поврежденный идет назад, стараясь дотянуть до дому.



Бомбардировка неприятельского аэродрома.

Линия фронта уже позади примерно в 50 клм. Обстрел стихает; неприятельских самолетов больше не видно. Дивизион восстанавливает строевой порядок; спокойствие возвращается. Теперь должен-бы быть виден Олимп! И действительно, впереди, вправо над облаками, высится его могучая вершина. Иной из летчиков, недавно оставивших школу, невольно вспоминает своего старого профессора, которого привел бы в вдохновение вид этой сказочной горы, где восседали на тронах боги древней Греции и откуда они распоряжались судьбами всего мира.

Снова сильный артиллерийский огонь... Но наша цель уже достигнута... И каждый бомбоносец один за другим — подходит к ней предписанным курсом. Наблюдатель, сидящий на носу, визирует через прицельную оптическую трубу и, освобождая свои бомбы в бомбодержателях, сбрасывает их над целью. Вдруг внизу виден сильный взрыв и вскоре после этого над равниной поднимаются громадные столбы дыма, высотою в несколько тысяч метров. Действительно, меткое попадание! Как будто-бы склад горючих или взрывчатых материалов! Затем удачно падают и другие бомбы: несколько ангаров окутываются огнем и дымом. Между разрывающимися гранатами и шрапнелью, высоко наверху непоколебимо маневрируют отважные летчики. Видимый успех поощряет в них сознание долга и презрение к смерти. По несколько раз подходят они, чтобы взять более правильный прицел и тем достичь наилучших попаданий. От рвущихся гранат некоторые самолеты подкидываются, стонут и трещат по всем швам; осколки с грохотом бьют по крыльям. Но ни один бомбоносец не ранен смертельно; все они благополучно выбираются из ада.

После того как все бомбы сброшены, дивизион готовится к обратному походу. И теперь он должен итти тоже строем, чтобы лучше отражать неожиданные нападения. Дорогой неприятельские истребители пытаются его задержать и отрезать путь. Завязываются сильные бои, которые все-же проходят без видимого урона.

По возвращении на свой аэродром, командир дивизиона W докладывает о падении неприятельского самолета. Видевшие этот случай, но не знавшие, кто был жертвой, теперь вздохнули облегченно. Все же успех обошелся, к сожалению, не без жертв: один храбрый пулеметчик был тяжело ранен. Так как при получении ран на большой высоте возможна быстрая смерть от потери крови, пилот счел своим долгом сейчас же спуститься, чтобы спасти жизнь товарища, и сел вблизи походного госпиталя.

Атака дивизиона имела хороший успех. Болгарская дивизия доносит с фронта о взрыве, происшедшем от сбро-

шенных бомб, последствием чего был пожар, большие столбы дыма которого были видны и на следующий день. Падение неприятельского самолета так же было замечено войсками и сопровождалось аплодисментами и радостными кликами в честь «германских»...

Описание ночной бомбардировки.

Для производства ночного нападения дивизионом издавался приказ примерно следующего содержания.

1. Дивизион бомбардирует сегодня с наступлением темноты промышленный район противника в Z.

2. Порядок следования отрядов: 1-й, 3-й, 2-й. Все самолеты поднимаются один за другим с пятиминутным перерывом; первый самолет 1-го отряда — в 6 ч. 30 м. веч.

3. Воздухобойные батареи в X и Y дают ориентировочные выстрелы, при чем батарея в X делает каждые три минуты четыре выстрела один за другим, а в Y — каждые две минуты один выстрел, три секунды пауза, и два выстрела.

4. Расположение ориентировочных огней и посадочных пунктов дается на прилагаемом чертеже.

5 Путь туда — к северу, а назад — к югу от ориентировочных огней.

6. Опознавательный сигнал для истребования освещения посадочной площадки на своем аэродроме: зеленая ракета. Остальная сигнализация — обще-установленная в дивизионе.

7. Бомбы должны быть взяты, главным образом, весом в 50 и 100 кгр. (с замедлителем).

8. Нужно быть готовым к вторичному стартованию.

Командир дивизиона N.

Воздушный поход строевым порядком целой группы в темноте невозможен, так как видимость от самолета к самолету очень плохая, а потому была-бы большая опасность от столкновений.

Проследим ночную операцию одного из больших бомбоносцев.

За полчаса до назначенного вылета экипаж (пилот, наблюдатель, пулеметчик, механик) собирается у своей машины, чтобы сделать последние приготовления. Еще раз для пробы пускаются в ход оба мотора, осматриваются и вынимаются бомбы, проверяется исправность внутреннего освещения и пулеметов. Все готово. Показывается дежурный по аэродрому и, осмотрев еще раз машины, дает сигнал к отправлению взмахом ручного фонаря. С сильным грохотом моторы переходят на полное число оборотов и тяжело, со стоном, черная гигантская птица трогается с места.

Скорость увеличивается, мы несемся по полю. Небольшой прыжок — мы летим. Земля переходит под нами в темную ночь. Месяц, неверный холостяк, покидает нас и скрывается под горизонтом. Только звезды еще светят сквозь мрак в нашем призрачном полете. Кажется, что эти звезды сегодня к нам расположены особенно хорошо; они светят и блестят так ярко, что мы здесь, наверху, совсем не замечаем отсутствия луны. Но тем хуже будет нам от злых прожекторов.

Моторы гудят приятным, глубоким басом. Длинные снопы света позади указывают их путь. Пилот включает освещение и бросает взгляд на инструменты: все в порядке. Впереди в кабине сидит наблюдатель, внимательно смотрит на компас, на карту, кивает и указывает рукой нужное направление. Пилот меняет курс и ставит самолет в соответствующее положение; то созвездие, на которое он теперь ведет самолет, служит ему ориентиром.

Приближаемся к фронту. Лучи прожектора нервно блуждают то здесь, то там; число их все увеличивается. Перед нами — широкий световой барьер, признак неограниченных материальных средств наших врагов. Мы должны его пройти: несколько прожекторов освещают наш бомбоносец и держат его в своем поле. Вокруг нас вдруг все светло, как днем. Приближаются артиллерийские выстрелы,

которые почти покрывают шум моторов. Только крутые виражи и увеличенная скорость могут вывести нас из опасного света. Благодаря опытности и ловкости нашего пилота, это ему удается. Слава небу, опять вокруг нас темная ночь! Я оборачиваюсь: другой самолет освещается прожекторами и обстреливается воздухобойной артиллерией, — должно-быть молодой пилот, еще неимеющий опыта.

Мы приближаемся к цели. Самолеты, бывшие впереди нас, сделали удачные попадания и этим всполошили всю оборону. Вокруг цели во много рядов видны прожекторы, маленькие, большие и даже «очень толстые», двух-моторные, для которых нет недостигаемой высоты. Над целью, на всех высотах все время разрываются снаряды. Блестящие жемчужные нити поднимаются от земли — это заградительный огонь! Еще один бомбоносец весьма удачно мечет свои бомбы... Вспыхивает пожар, который увеличивается все больше и больше; в его свете можно различить заводские здания и трубы доменных печей. Теперь очередь за нами! И нам надо выйти на свет и под град снарядов! Нас еще не заметили; прожекторы заняты еще нашим предшественником. Мы идем довольно высоко. Наблюдатель стоит на носу кабины и направляет пилота, визируя через прицельный прибор. Вот он уклоняет рычаг бомбодержателя, и одна за другой бомбы выпадают из когтей самолета.

Первый удар обратил внимание неприятельской обороны на их нового врага. Все прожекторы снова направляют свои световые щупальцы в пространство над целью. Они ищут нас, стараясь достичь и охватить нас своими могучими руками. Увеличивая скорость, мы стараемся избегнуть этих объятий, но ничто не помогает. Двухмоторный прожектор улавливает наш самолет и цепко держит его в своем свете. Все остальные прожекторы тотчас же направляют свои лучи тоже на нас. Никак не выбраться из этой переделки. Артиллерия ожесточенно стреляет, и вот уже несчастье: сильный треск где-то в левом крыле. «Ну, теперь конец», — шевелится мысль... Но оказалось, еще не так скверно. Осколок попал только в левый

пропеллер и расщепил его. Пилот немедленно выключает левый мотор; теперь нас должен нести только один правый... Тем временем мы отошли от цели, и прожекторы и артиллерия оставляют нас в покое, набрасываясь на самолет, следующий за нами.

Один мотор не в состоянии держать наш бомбоносец в горизонтальном полете; поэтому мы все время теряем высоту. Тем не менее удается без других повреждений перелететь передовые линии и заградительные лучи прожекторов. Одно утешение: мы счастливо избежали врага! Но что принесет нам вынужденная посадка?.. Мы на высоте всего 500 метров; внизу — мрачная земля... Такие мелочи, как дома, деревья, различить нельзя; видны очертания только более крупных предметов, лесов и водных пространств. Вынужденная посадка повлечет за собой в лучшем случае большую поломку, если не много худшее. Невольно выползают воспоминания о многих летчиках, которые сгорали самым жалким образом при неудачных посадках такого рода.

Сидящий позади пулеметчик выпускает подряд световые ракеты — условный сигнал бедствия... И вот, — видно небо сжалилось над нашей судьбой, — немного влево от нас вдруг вспыхивают знакомые три огня. Посадочный пункт! Правда, расстояние, сравнительно с нашей высотой, еще довольно большое, но спокойствие и искусство нашего пилота выводят нас и из этого затруднения. Мы гладко садимся между белыми огнями. Снова на земле! Спасибо благосклонной к нам судьбе, спасибо нашему бравому и искусному пилоту.

Самолет откатывается в сторону, чтобы не помешать другим. На автомобиле мы возвращаемся на свой аэродром. Там уже сильное беспокойство о нас и о двух других бомбоносцах, которые также еще не вернулись. Возвратившиеся летчики и другие служащие дивизиона собрались у прожектора в начале посадочной площадки и делятся впечатлениями. Ожидают возвращения самолетов, поднявшихся последними. Вот в направлении к фронту по-

является в воздухе зеленая звезда — условный знак для посадки. Посадочная площадка немедленно освещается. Самолет с опознавательными огнями опускается, нежно планируя; подобно привидению, он проносится мимо нас и бесшумно склоняется к земле между огнями.

Вдруг раздается шум чужого мотора. Неприятельские летчики! Все огни на аэродроме быстро тушатся. Все спешат укрыться в убежище. Кому это не удалось, тот ложится плашмя на землю... Уже трещат бомбы... Часть их падает на аэродром... Шум мотора удаляется... Мы оставляем укрытие и ищем воронки от бомб; несколько их, глубиною в 3—4 метра, находим как-раз на посадочной площадке. Один человек из осветительной команды ранен осколком бомбы. Посадочные фонари перестанавливаются так, чтобы воронки от бомб лежали вне пути. Должны вернуться еще два последних бомбоносца. Некоторым из летчиков казалось, что они видели, как один самолет, освещенный прожекторами, был сбит неприятельской артиллерией, в результате чего он загорелся, а второй спускался над целью, круто планируя. Вскоре приходит телефонное подтверждение от нашей воздухобойной батареи: «Около 8 часов на Рёмерском шоссе был сбит неприятельской артиллерией один большой самолет»... Это может быть только наш бомбоносец! Гробовое молчание среди собравшихся у прожектора...

На утро идет лаконическое донесение в штаб армии: «В ночь с 18 на 19 октября дивизион бомбардировал несколькими налетами указанную цель (промышленный район Z), сбросив всего 14.000 кгр. бомб. Хорошие попадания, громадный пожар. Один бомбоносец сбит неприятельской артиллерией на Рёмерском шоссе около X, другой — не возвратился, повидимому, вынужденный сесть в районе противника, у цели. На аэродром дивизиона было сброшено семь неприятельских тяжелых бомб. Один человек ранен осколком».

IV. ГЕРМАНСКАЯ ШТУРМОВАЯ АВИАЦИЯ *.

Необходимость иметь действительную и непосредственную защиту рабочих самолетов вызвала сначала появление охранных отрядов (Schutzstaffeln), как предшественников штурмовых отрядов (Schlachtstaffeln). Отвечая воздушному противодействию противников, к каждому рабочему самолету стали присоединять два или более охранных самолета, которые должны были держаться как можно ближе к нему, обеспечивая его безопасность от воздушных нападений. В особенно оживленных боевых пунктах фронта их часто стали применять и для воздушного заграждения целыми отрядами. С точно определенной сменой они патрулировали, обычно попарно, над определенными границами на заданной высоте. Как только наиболее отважные неприятельские летчики пробовали перелететь эту сторожевую линию, они подвергались нападениям. Так как часто и истребительные отряды несли на фронте ту же сторожевую службу и сюда же направлял свою авиацию и противник, то воздушное пространство стало вскоре насыщаться самолетами с крестами и кокардами. Из общих столкновений, разбивавшихся по группам и в одиночные бои, и возникали во время наступления на английскую Фландрию весною 1917 г. те воздушные сражения, о которых часто упоминали оперативные сводки.

Для облегчения работы разведочных самолетов охранные авиотряды применялись также и для непосредственной разведки в своем районе, для установления передвижений противника на подступах к фронту, для обнаружения вновь

---

* Под именем штурмовой (боевой) авиации разумеются те авиочасти, которые служили для действий по живым целям внизу. Рабочие самолеты—это разведчики, артиллерийские для наблюдений и прочие, несущие ежедневную службу при войсках. *Ред.*

строющихся полевых железных дорог и путей, а в дни больших боев — прежде всего для розыска мест расположений батарей и, — при поддержке пехотных летчиков, — для связи и ознакомления с положением дел в передовых линиях. Стратегическая разведка в сентябре 1918 г. была невозможна из-за низко висящих облаков. Однако, все-таки было необходимо заглянуть в тыл, так как англичане своими все более и более ожесточенными нападениями у Камбрэ угрожали прорывом. На небольшой высоте отдельные разведочные самолеты легко расстреливались. Охрана истребителей могла быть им полезна только при полете туда, так как на обратном пути они были беззащитны от летчиков, нападающих сзади. В таком затруднении и были применены охранные отряды. Тесно-сомкнутыми группами они весьма успешно производили разведку, несмотря ни на какое сопротивление. Если некоторые из них и не возвращались при этом, то все же и противник платился за свой частичный успех немалыми потерями.

Эти неизменные успехи тогдашних охранных отрядов послужили основанием для их главного применения в дальнейшем: боевые действия против земных целей. С этим связывается их новое прославившееся наименование: штурмовые отряды (Schlachtstaffeln). Если нужно было в позиционной войне выбросить противника из окопов пехотной атакой, то для сломления его сопротивления оказалась еще недостаточной предварительная подготовка дела артиллерийским огнем. В момент штурма не хватало деморализующих действий. Этот пробел и восполнили штурмовые самолеты, добившись здесь громадных результатов. Низко, едва на 50 м. над землей, проносились летчики впереди атакующих и, действуя пулеметным огнем и ручными гранатами, заставляли противника укрываться в его окопах. Поворачивая затем обратно, они с неослабевающим упорством повторяли нападения несколько раз.

Никогда не забуду я штурма Кеммельберга.

С первыми лучами солнца, подобно гигантским ночным птицам, примчались штурмовые отряды, спускаясь все

ниже и ниже. Вот они уже только в нескольких метрах над нашими окопами... С громким «Ура!» выскакивает пехота в атаку... Бешеный пулеметный огонь забрасывает неприятельские окопы... В ужасе враги поднимают руки вверх, неспособные больше ни на какое сопротивление, и атакующая пехота берет их в плен...

Все же дело не ограничилось борьбой с одной пехотой. Нужно было поражать также жизненные части неприятельского фронта и тыла: его артиллерию, его тыловые учреждения, артиллерийские склады и парки, штабы, резервы, обозы и т. д. Здесь тоже открылось широкое поле для деятельности штурмующих летчиков. Сверкающие батареи были благодарной для них целью, и скоро артиллерийская прислуга прекратила огонь. За рощами, в котловинах полей, стояли наготове резервы противника; найти их тоже входило в задачи штурмовых самолетов. Какое смятение и разрушение производили среди них наши бомбы, ручные гранаты, и какую кровавую жатву собирал наш пулеметный огонь! Я и сейчас вижу американскую батарею тогда под Верденом, — она стояла наготове за небольшой рощей: раненые лошади поднимались на дыбы, разгоняли других по полям, и все в суматохе бежали в разные стороны...

Раскиданные по всему полю укрывались коварные пулеметные гнезда; место их часто выдавали только тонкие дымки фосфорических выстрелов. И глубже в тылу опытный глаз находил цели, заслуживающие внимания: спрятанные в рощах трудно-приметные склады снарядов, узкоколейки, бараки и т. п. Наконец, походные колонны, движущиеся к передовым позициям, особенно в различных дефилэ, на лесных дорогах, мостах и переправах: сомкнутая, много раз повторяемая воздушная атака может здесь парализовать неприятельские подкрепления на много часов и таким образом решить успех дела.

Если же нападение противника принуждало нас к обороне и даже к отступлению, то и здесь штурмовые отряды были верными помощниками сражающихся войск и часто даже сдерживали стремительно напирающего на нас про-

тивника. Штурмовая авиация не бездействовала и тогда, когда боевые операции и не требовали временно ее применения. Предпринимались повторные нападения на привязные аэростаты, главным образом, на тех участках фронта, где многочисленное их появление позволяло заключить о подготовлениях к наступлению. Большой ущерб авиации противника наносили также внезапные нападения на неприятельские аэродромы, расположенные глубоко в тылу,— хотя надо признать, что в этом отношении наши противники — особенно англичане — нас превзошли. В июльские дни 1918 года появились мощные неприятельские эскадры из 70—80 самолетов, которые с помощью примерно двух третей своего состава добивались господства в воздухе на всех высотах в то время, как остальные производили планомерные нападения последовательно на наши аэродромы. Так, напр., они уничтожили в течение двух дней, бомбардировкой и пулеметным огнем, все самолеты трех истребительных отрядов при Лилле и Картойль.

Как днем, так и ночью штурмовые летчики неотступно думали о том, чтобы беспокоить и вредить противнику — прежде всего в светлые ночи—обстрелом его подъездных путей, убежищ, вокзалов и т. п. Нападение сомкнутым строем, как днем, здесь было, конечно, невозможно. Подобно бомбоносцам в глубоком тылу, опытные штурмовые летчики применялись с большим успехом на полях сражений и ночью, действуя одиночным порядком, один за другим.

Охранные отряды так же, как и все другие авиотряды, находились под начальством командующих армейской авиацией (Kofl.). Сначала их присоединяли к отдельным авиотрядам, для непосредственной защиты которых они предназначались. Каждый охранный отряд располагал 6-ю пилотами и 6-ю пулеметчиками солдатского звания (унтерофицеры и рядовые) в качестве экипажа и еще около 120 унтер-офицеров и рядовых для технической и пр. службы; в каждом отряде имелось по 6 самолетов.

Когда позднее выступили на первый план штурмовые воздушные операции, каждые четыре отряда стали соеди-

нять в особые дивизионы, или, как их тоже называли, штурмовые группы (Schlachtstaffelgruppe). Распоряжения о применении их направлялись командующим армейской авиацией (Kofl.) командиру дивизиона, который выпускал в бой или одновременно все 24 самолета, или по-полудивизионно, или даже отдельными отрядами, сообразуясь с заданием. В дни больших операций дивизионы получали распоряжение часто также от командующего корпусной авиацией (Grufl.), который ведал общими воздушными операциями в пределах корпуса.

Воздушные штурмы на переправах чрез Сомму у Бри и С.-Крист.

Повторные английские нападения, произведенные при сильном содействии танков и артиллерии, принудили нас 6 сентября 1918 г. к отдаче Перонны. В эти дни больших сражений летчики беспрестанно, с рассвета и до позднего вечера, несли штурмовую службу, облегчая положение теснимых войск. Возвращаясь на аэродром, они едва успевали снаряжать свои самолеты, чтобы снова итти в бой.

Однажды утром пехотный летчик доставляет ошеломляющее донесение, что неприятельские войска всех родов оружия наступают густыми, длинными колоннами к реке Сомме, южнее Перонны, в том месте, где были мосты у Бри и Сен-Крист. Такая обстановка как нельзя более благоприятствует действию штурмовой авиации. Несколько минут позже все 24 самолета дивизиона поднимаются при ясной осенней погоде. Вскоре на назначенной высоте они выстраиваются в боевой порядок. Одной линией, как по шнуру, стремительные Гальберштаты летят вперед, к фронту. Под нами Камбрэ. Вот видны густые облака пороховых газов и пыли. Неизменно быстро несутся наши птицы к видимому аду, как-будто гонимые бесом соревнования. В дыму можно ясно различать сверкание орудий и разрыв гранат; густые черные облака стелются по земле. Железная мелодия мотора заглушает шум сражения и успокаивает нервы.

Мы на высоте 500 м. По ракетному сигналу дивизион образует две линии, одна за другой. В 2—3 минуты мы над противником. Нервы напряжены до крайности... Мы стараемся пронзить глазами толстые облака дыма... Взгляд испытующе блуждает по небу, где попадающиеся местами кучевые облака предостерегают нас о возможных неожиданностях. В разрушенной огнем Перонне, вправо перед



Воздушный штурм переправы.

нами, в полном разгаре пожар, и скоро из дыма выделяется блестящая лента р. Соммы. Через несколько секунд мы у цели. Быстро ориентируешься по плану; правильно: там направо Бри и влево от нее Сен-Крист! И мосты можно тоже ясно различить в виде тонких нитей... Вдруг, близко перед нами, как белые мячи, первые шрапнели..., но они не мешают. С командирского самолета подается ракетный сигнал, и все летчики круто идут вниз к мостам планирующим спуском. Стрелка альтиметра быстро показывает 300 метров, 200, 150... Сердце колотится, готовое разорваться... Еще ниже — в самую толщу неприятельских

войск... Позади и спереди нас густые колонны пеших, конных и обозов!..

Бешеный пулеметный огонь забрасывает противника. Сначала кажется, будто мы стреляем без видимого результата. Но скоро происходит всеобщая суматоха, переходящая в панику. Пешие люди, всадники и повозки начинают метаться, как угорелые. «Прочь с дороги» — вот в чем для каждого из них представляется спасение, и в диком безумии разбегаются они во все стороны. На мостах же смятение еще большее: проходящие запряжки прыгают в реку, тянут за собой людей и животных, и невольно думается: не вселился ли в эту толпу сам дьявол.

В такой хаос неумолимо летят бомбы и ручные гранаты, из которых — как я заметил — несколько попали в самые мосты. Мы на высоте едва в 100 метров. Видны все мелочи. Пролетев над колоннами, поворачиваем назад для вторичного нападения. Взгляд невольно охватывает местность восточнее реки. В одном саду видно от 20 до 30 всадников, вплотную прижавшихся к стене. Наверное какой-нибудь высший штаб. Снова трещит пулемет; и здесь происходит смятение, все рассеиваются и скачут в разные стороны... Вдруг два одноместных самолета, типа Сопвич, нападают на наш дивизион с левого фланга. После короткого боя я вижу, как один из них быстро падает, а другой поворачивается и уходит.

Еще два раза возобновляем мы нападение на колонны пулеметным обстрелом, пока не израсходовали почти всех патрон. Возвратясь на свой аэродром, мы быстро пополняем боевые запасы и идем снова в атаку... И на этот раз тоже с хорошим успехом...

Своим воздушным штурмом мы парализовали наступление целой английской дивизии. Наша пехота выиграла время и могла спокойно занять и укрепиться на новых позициях.

В приказе по армии оценили наш успех признательными словами.

V. НОЧНАЯ АВИАЦИЯ У НЕМЦЕВ.

С самого начала осуществления летания человеком мысль о возможности летать в тёмноте в полном смысле этого слова «висела в воздухе». При стартовании в сумерки или при луне эта возможность попутно затрагивалась, но разрешить ее окончательно никто не хотел. Так было в 1911 г. Для всего света было ясно, что по развитию военно-лётного дела Франция превосходит все другие страны численностью и техникой. Все же прусское военное министерство колебалось проводить на основании этих фактов нужные мероприятия. Еще в начале сентября 1911 г. оно было в сомнении, исполнить ли требование большого генерального штаба, поддержанное тогда еще полковником Людендорфом о сформировании к 1 октября 1912 г. 10-ти полевых и 6-ти крепостных авиационных отрядов. Начальник генерального штаба сообщил военному министерству, что «таким способом мы не догоним Франции. Последняя обеспечила себя преимуществами, которых у нас нет».

Поэтому неблагоприятному для нас численному превосходству будущего врага надо было противопоставить более расширенную и повышенную подготовку наших войск. Надо было добиться умения и приобрести опыт в мало известной до сих пор области летания в темноте. Было ясно, что ночные нападения, даже и при незначительности оказываемой ими пользы, все же, без сомнения, будут вызывать у противника особенно сильное чувство нервности, беспокойство и уважение к тому, на что способны наши летчики. Также надо было признать, что едва ли будет возможно успешное отражение в темноте неприятельских нападений.

Затем в феврале и апреле 1913 года изучение ночных полетов было начато в широком масштабе в крепости Мец. Несмотря на то, что опыты окончились без серьезных несчастий и лишний раз доказали, что предрассудки и привидения исчезают, когда их освещают или наступают им на ноги, все же это дело не приобрело попу-

лярности даже среди воздушников. Только с назначением призов на национальных состязаниях на высоту и продолжительность летания были в 1914 году возобновлены и ночные полеты, хотя только отдельными лицами.

Война со своими железными требованиями доказала правильность исследований ночных полетов, предпринятых в мирное время.

Зимою 1914—1915 г. я был со своим дивизионом в Остенде в качестве командира предназначенного для бомбардирования авиационного корпуса Верховного Главнокомандования (O. H. L.). Хотя в нашем распоряжении были моторы мощностью лишь в 100 л. с. против 160-сильных моторов английских и французских, и хотя приходилось бороться против пулеметов с совершеннно неудовлетворительным ручным оружием, все же в декабре 1914 г. и в январе 1915 г. удалось провести 4 больших дневных операции на Дюнкирхен, Ньюпор, Фурнэс и Ла-Панн. После этого неприятельская оборона была доведена до такой степени, что выгоды, на которые можно было рассчитывать в дальнейшем, не оправдались бы сопряженным с этим риском.

Чтобы справиться с задачей, сделали попытку производить нападения под защитой темноты. Первый опыт такого рода в большом масштабе был сделан в ночь 28/29 января 1915 г. Группой в 14 самолетов мы совершили ночное нападение на Дюнкирхен, которое, по всем полученным сведениям, сопровождалось решительным успехом. Это тем более замечательно, что у нас не было ни малейших потерь — ни в личном составе, ни в материальной части. Старт и посадка произошли без поломок, несмотря на то, что для освещения аэродрома имелись лишь самые примитивные средства. Такой успех, хотя и медленно, стал оживлять деятельность летчиков. В конце лета 1915 г. весь полученный опыт был использован для составления «Руководства для производства ночных полетов». Не было надобности брать с собой оружие, и это увеличивало полезную нагрузку бомбами. Возможность ходить низко

увеличивала шансы попадания. Планирование без шума позволяло приближаться к цели на самое близкое расстояние.

Хотя число возможных ночью операций разного рода и оставалось ограниченным, все же они вышли за пределы только одного бомбометания. Обнаруживание неприятельских батарей по огню из орудий при ночной стрельбе принадлежало к числу задач, выполнимых наиболее успешно. Необходимые в применении сигнальные огни и снопы искр из труб локомотивов и пароходов давали хорошие ориентировочные пункты при наблюдениях за железнодорожным и водным сообщением. Морские берега, маяки, реки, каналы, озера, мосты, большие леса, рельсы, сухие дороги служили почти всегда ночью видимыми признаками для ориентировки. Неприятельские прожекторы, применяемые как-раз с противной целью, не раз служили единственными ориентировочными пунктами для распознавания нужной цели.

С австрийской авиацией были установлены однообразные условия при совершении ночных полетов. Зима 1915/16 года не внесла в выполнение ночных операций ничего нового. Их ценность, к сожалению, также не была признана высшим начальством, и им не было придано должного значения. Штабом армии и генеральным штабом был выражен тот взгляд, что «для производства ночных полетов нет достаточных причин и необходимости». Может быть, в эти понимания слишком вкрадывалось беспокойство о том, что противник пожелает отплатить тем же и похитит этим у штабов остаток их сна, и так скупо им отмеренного?

Только весна 1916 г. принесла новые доказательства о важности ночных воздушных операций, на что неуклонно указывалось начальником авиации в армиях. В ночь 19/20 и 20/21 февраля 1916 г. соединенные авиационные отряды VI армии принимали участие в ночных нападениях по линии Гацебрук—Дуллен—Амьен. Для этой цели были применены от 18 до 21 самолета, которые, сбросив 879 кгр. бомб, вернулись на свой аэродром в полной невредимости.

И эта операция подтвердила по существу достигнутые до сих пор благоприятные результаты и выработала подробности в организационном и техническом отношениях. Какие большие успехи были достигнуты ночными нападениями, даже самыми слабыми количественно, но тщательно подготовленными, показывает следующий пример.

Благодаря фото-съемочной разведке 6-го отряда были установлены неприятельские расположения весьма важного значения с многочисленными железнодорожными путями южнее Одрик по линии ст. Омер—Кале. Они находились в 60 клм. за неприятельским фронтом и представляли собой главные военные склады английской армии. Нападение днем не обещало никакого успеха в виду того сильного противодействия, которое надо было ожидать со стороны врага; бомбардировка была бы очень мало действительной, так как вести ее пришлось бы с большой высоты и ей мешали бы неприятельские истребители. Поэтому атака была назначена в ночь с 20 на 21 июля 1916 г. Участие в ней принимали только четыре самолета 40-го авиотряда. Они взяли с собой: одну 20 кгр. и десять 13 кгр. термитных бомб, 43 фугасовых бомбы (весом каждая по 12 кгр.) и десять зажигательных бомб, — общим весом 770 кгр.

Скученными попаданиями всех сброшенных бомб была уничтожена половина общего лагеря площадью в один кв. километр. Совершенно сгорели постройки на поверхности 42.000 кв. метров. В полной невредимости остался только один сарай. Воронки в земле доказывали, что была уничтожена масса снарядов. Из письма, попавшего в руки, с датой «Блендек (Па-де-Кале), 22 июля 1916 г.», видно, что взрыв повлек за собой по предположениям до 1.200 жертв.—Такая же операция счастливо удалась почти через два года в ночь с 20 на 21 мая 1918 г. 7-му бомбардировочному дивизиону. Он атаковал одним большим бомбоносцем вокзал и склады Бларжи. Сравнительно малым количеством бомб (13 по 12 кгр. и 2 по 50 кгр.), выброшенных в два приема, им было взорвано много сараев и поездов со снарядами; благодаря происшедшим от этого пожарам,

цель сделалась хорошо видна издали, поэтому подоспели и остальные самолеты дивизиона, которые и закончили разрушение.

Развитие ночных операций, вступивших уже в пятую многообещающую стадию, задерживается еще раз. В первую четверть 1917 г. из семи имевшихся бомбардировочных дивизионов были расформированы четыре для организования охранных отрядов. Из оставшихся дивизионов за №№ 1, 2 и 4, последний в особенности посвятил себя ночным походам. Он применял всевозможные средства для использования прицельных приборов в полной темноте, приучал лётный состав маневрированию ночью, ввел фотосъемочную разведку, как ориентировочное средство и в ночных полетах, и выработал хорошо обдуманную световую сигнализацию, с помощью которой, при ориентировке по компасу и по звездам, весь поход к противнику и обратно обеспечивался вполне.

Богатый опыт дивизиона принес пользу и собственным учреждениям воздушной обороны в службе артиллерийской и прожекторной. С января до марта 1917 г. на фронт было отправлено большое количество самолетов такого типа, которые по своей конструкции особенно подходили для ночных операций. Ночные бомбардировки могли производиться и у нас, и у противников сравнительно беспрепятственно до конца 1916 г. Многочисленные попытки расстроить в воздушном бою бомбардировочные дивизионы, идущие для нападения или возвращающиеся обратно, не имели успеха.

В ночь с 10 на 11 февраля 1917 г. одному самолету 12-го авиотряда удалось в первый раз сбить с полным успехом два неприятельские самолета. Дело началось с планомерной разведки ночной деятельности неприятельских летчиков на их аэродроме Мальзевиль. Время вылета летчиков было установлено просто по огням аэродромной сигнализации. Кружась около 20 минут над оставленным стартом, наш самолет терпеливо поджидал возвращения неприятельского летчика. Это было опознано сначала по

стрельбе германской воздухобойной артиллерии. Вскоре экипаж самолета увидел и красно-зеленые огни французского двухмоторного биплана. Германский самолет пошел за ним крутым виражем и на близком расстоянии открыл огонь. После 25 выстрелов из неподвижного пулемета неприятельский самолет был подожжен, взорвался и ринулся вниз. Этот факт был подтвержден артиллерийскими частями 47-й бригады... Спустя некоторое время были замечены огни второго неприятельского самолета. Нашему самолету опять удалось напасть на противника сзади. Тотчас же по открытии огня он стремительно пошел вниз и исчез в темноте. По рассказам французских пленных и второй самолет оказался уничтоженным.

Этот случай открыл новые горизонты для успешной борьбы с неприятельскими воздушными силами прежде всего тогда, когда приходилось иметь дело с самолетами, тяжело загруженными еще при старте бомбами и полным запасом топлива. Возможность скорого применения подобных же приемов со стороны противника, естественно, оказала влияние на принятие нами предохранительных против этого мер, особенно в смысле выработки точных правил ночного воздушного передвижения. Ночные воздушные бои повторились с 7 на 8 апреля 1917 г. над Дуэ и с 13 на 14 апреля 1917 г. над неприятельским аэродромом Крамуазель. На одном из подстреленных при этом самолетов был найден прицел, сконструированный специально для воздушного боя ночью. В том же апреле 1917 г. одному самолету 253-го авиотряда удалось сбросить с высоты всего лишь в 8—10 метров зажигательную бомбу с замедлителем, весом в 60 кгр., особо сильного действия, на французском аэродроме перед самыми ангарами.

* * *

Летом 1917 г. началось планомерное исследование всех условий ночных воздушных походов и боев.

Результаты этих исследований дали интересный материал, с которым действующая армия была ознакомлена

сообщениями от 22 мая и 14 июля 1917 г. В возникших спорах снова стали склоняться на сторону преимущества дневных бомбардировок, когда решающее слово было сказано боевыми действиями 3-го бомбардировочного дивизиона: семью нападениями на Англию, произведенными с мая до июля 1917 г. оказалось возможным лишить эту страну всех преимуществ ее островного расположения, и этим самым спор был разрешен.

13 июня и 7 июля предметом бомбардировки, произведенной в полдень, была часть Лондона—Сити. Нападения же на Чирнес, Мэргэт, Чатам и Лондон были предприняты ночью 3/4 и 4/5 сентября в темноте. По окончании последней операции дивизион донес следующее: «При прогрессирующем усовершенствовании неприятельской обороны, продолжение воздушных нападений на Англию в скором времени сможет оправдать себя только с самолетами, обладающими потолком свыше 6.000 метров, или при условии полного перехода к ночным действиям».

Все последующие нападения на Лондон производились опять только ночью.

Здесь уместно вспомнить еще об одной очень широко проведенной операции против Дюнкирхена, состоявшей из дневных и ночных нападений в мае 1916 г. и представляющей особый интерес в смысле использования сильно сконцентрированных авиационных сил, применяемых внезапно. Успешное выполнение этой операции пришлось на долю 1-го и 3-го бомбардировочных дивизионов с помощью еще трех частей специального назначения.

Месяц за месяцем приносил в применении ночной авиации новые возможности. Ночью с 2 на 3 сентября 1917 г. была обстреляна нашими новыми гигантскими орудиями ст. Омер, находившаяся на расстоянии 50 клм. от нашего фронта. Наблюдение за стрельбой взял на себя 235-й авиотряд VI армии. Удалось установить восемь несомненных попаданий с вызванными пожарами. Неприятельский ответный обстрел был очень сильным. Ему подверглись в особенности стрелявшие орудия, которые все время были

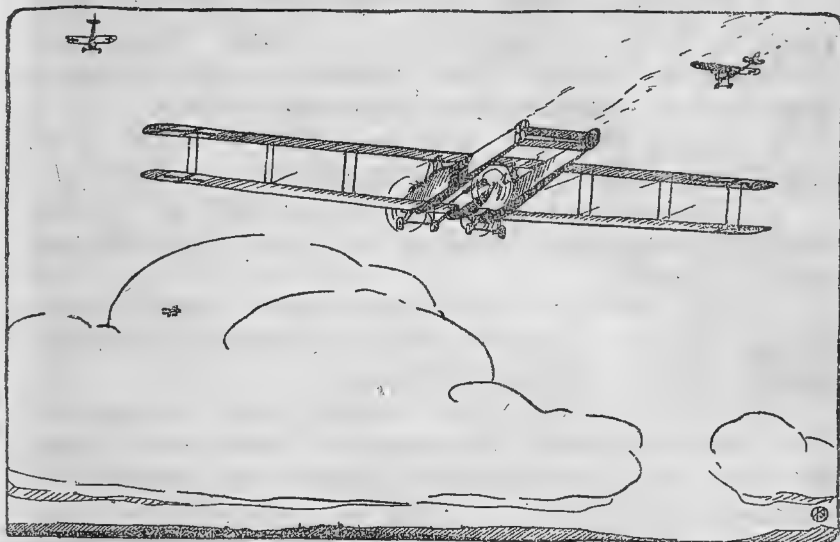
окружены и атаковывались неприятельскими летчиками, что затрудняло их стрельбу. Летчик, наблюдавший за результатами стрельбы, должен был долго кружиться и маневрировать над целью, так как его все время ловили прожекторами и обстреливали воздухобойной артиллерией.

Можно признать, что наша стрельба была особенно действительной, так как, судя по радио-телеграммам, перехваченным той же армией 29 сентября 1917 г., противник стал прибегать к таким же приемам. Позднее было установлено, что число неприятельских выстрелов ночью под наблюдением летчиков увеличилось как на английском, так и на французском фронте. Ночное наблюдение летчиков по опыту I армии применялось много раз с успехом и при нашей артиллерии среднего калибра. Раньше обеспеченное наблюдение в таких случаях было возможно только над целями, хорошо выделяющимися на окружающей местности, как, напр., деревни, леса, и над расположениями батарей, незамаскированных соответственным образом. Теперь же можно было различать и места попаданий снарядов, и огонь при стрельбе неприятельских орудий. Сколь большое значение имела доказанная таким образом возможность управления артиллерийским огнем при помощи самолетов ночью, подтверждается тем, что мы так же, как и наши противники, имея в виду уберечься от глаз авиации, перенесли на ночное время выполнение таких операций, как передвижение войск, подвоз снарядов, провианта и снаряжения, производство всех строительных и оборонительных работ и т. п.

* *
*

Кроме описанных выше этапов в эволюции ночной авиации, лето 1917 г. и зима 1917/18 г. должны быть отмечены как эпоха сильного развития с обеих сторон ночной бомбардировки, которая была направлена прежде всего на укрепленные пункты, промышленные центры, пути и базы сообщений. Сообразно с общей своей тактикой наши противники разбрасывали бомбы преимущественно над

многими целями; мы же, наоборот, предпочитали сосредоточенную массовую бомбардировку, узко ограниченную временем и местом. Можно быть разного мнения об относительных достоинствах или недостатках этих двух приемов; но не было никаких разногласий относительно возросшей значимости ночных бомбардировок, получивших в общем ходе операций почти решающее значение.



Многомоторный крейсер.

Поэтому с ноября 1917 г. до марта 1918 г. еще сохранившиеся бомбардировочные дивизионы 1-й, 2-й и 4-й были в спешном порядке переформированы, и опять восстановлены дивизионы 3-й, 5-й, 6-й, 7-й и 8-й.

В этот промежуток времени приобрели особенное значение воздушные нападения на Париж, произведенные ночью 30/31 января, 8/9 и 11/12 марта 1918 г. Бомбардировочные дивизионы №№ 1, 2, 5 и 7 были с марта объединены под начальством командира 1-го бомбардировочного дивизиона. Такой порядок сделал возможным планомерное разграничение целей для нападения и облегчил

осуществление совместного похода в смысле установления сроков стартования и маршрутов пути туда и обратно.

Приказ, которым определялась вся воздушная операция, давался в таком виде.

ПРИКАЗ

для воздушного нападения на Париж.

1. По приказу Верховного Главнокомандования дивизионы 1, 2, 5 и 7 производят под моим начальством нападение на крепость Париж, в возмездие неприятельских нападений на незащищенные германские города.

2. Приказ об отправлении последует не позже 4 ч. пополудни в один из дней, благоприятных по погоде.

3. Порядок отправления дивизионов: 2-й, 7-й, 1-й, 5-й. Стартование каждого дивизиона не должно продолжаться дольше 30 минут.

4. Общая цель: для всех дивизионов — северная часть Парижа, между Северным и Южным вокзалами и Сеной, в особенности же фабрики и вокзалы.

Особые цели. Чтобы нанести ущерб неприятельской промышленности, указываются еще особенно важные цели. Такая бомбардировка производится, по указанию командиров дивизионов, или тремя отдельными самолетами, или дивизионом в полном составе, но с использованием лишь некоторой части всех их бомб, примерно около 1.000 кгр.

a. Для 2-го бомбардировочного дивизиона: аэропланостроительные и артиллерийские заводы в юго-западной части Парижа (приблизительно 10 аэроплано-строительных и несколько артиллерийских заводов).

b. Для 7-го бомбардировочного дивизиона: завод (Севран) взрывчатых веществ и артиллерийских снарядов, имеющий особо важное значение и занимающий пространство площадью, примерно, 1.000 × 600 кв. метр.

c. Для 5-го бомб. дивизиона: та же цель, что и для 2-го.

d. Для 1-го бомб. дивизиона: заводы снарядов и центральные электрические станции в северной части Парижа.

5. Старт и маршрут.

2-й бомб. дивизион: отправление со своего аэродрома, курс по компасу, подход к общей и особым целям с юга, отход на юго-восток.

7-й бомб. дивизион: отправление с аэродрома 2-го бомб. дивизиона, курс по компасу, подход к общей цели с юга, отход на юго-восток. Подход к особой цели по усмотрению.

1-й бомб. дивизион: отправление со своего аэродрома, курс по компасу, подход к цели с севера, отход на север.

5-й бомб. дивизион: отправление с аэродрома Тюпиньи, курс по компасу, подход к общей и особой цели с севера, отход на север.

6. Возвращение:

2-й бомб. дивизион спускается на свой аэродром.

7-й бомбардир. дивизион спускается на свой аэродром, а в случае необходимости — в Тюпиньи.

1-й бомб. дивизион спускается на свой аэродром.

5-й бомб. дивизион, если не сможет дойти до своего аэродрома, спускается в Тюпиньи.

7. 7-й и 5-й бомб. дивизионы должны прийти лётом на стартовые аэродромы в назначенный день не позже 4 ч. дня.

8. Запрещается сбрасывание какой бы то ни было литературы или записок, кроме выданных.

9. Донесения о выходе и возвращении направлять в 1-й дивизион.

10. Кроме личных воинских книжек никаких других бумаг с собой не брать. На планах не должно быть никаких пометок. Обязательно иметь при себе специальные спички (горящие на ветру).

11. Перед походом всем летчикам должен быть сообщен приказ о сохранении в тайне всех военных обстоятельств.

12. Все летчики должны быть точно осведомлены о положении, освещении и путевой сигнализации аэродромов, посадочных пунктов и маяков в районе 7, 18 и 2 армий.

13. В виду громадного значения этой операции, надо стремиться достигнуть назначенной цели со всей энергией.

Командующий Келлер.

Участие в нападении отряда крейсеров (№ 501), предполагавшееся первоначально в оригинале приказа, не состоялось, вследствие неблагоприятной погоды, бывшей на его аэродроме, независимо от условий погоды на аэродромах других дивизионов...

Надо отметить еще, что мартовские бомбардировки Парижа происходили в совершенно безлунные ночи.

* *
*

В области ночной авиации наши противники тоже не бездействовали, а вели не менее упорную и творческую работу; только в противоположность нашим приемам, их деятельность проявлялась не в честном открытом бою, а с применением военных хитростей и коварных уловок.

Вечером 15 февраля 1918 г. неприятельский самолет появился над аэродромом 2-го. бомб. дивизиона при Энкур и подал световой опознавательный сигнал дивизиона для посадки. В виду того, что в самом дивизионе на это время было назначено стартование, команда аэродрома приняла его за собственный самолет, нуждающийся в спуске, и осветила посадочное место. Тотчас же последовал пулеметный огонь и было сброшено 6 бомб. Находившийся как-раз на этом месте начальник 252-го авиотряда был убит осколком бомбы; выстрелами было ранено много механиков. В ту же ночь противник пробовал еще раз вызвать освещение аэродрома и сбор команды таким же обманом, но эта попытка уже не удалась.

В апреле 1918 г. явилась необходимость установить общие правила световых, опознавательных и посадочных сигналов для всего Западного фронта, так как в участвившихся ночных походах самолетам часто приходилось забираться в районы других армий. Весьма необходимым ориентировочным средством сделались с течением времени 37-мм. револьверные пушки, которые первоначально предназначались для воздушной обороны. Они обозначали направление, стреляя осветительными снарядами; число таких выстрелов

и интервалы между ними обусловливали собой те данные, которые были нужны летчикам при возвращении (см. приказ на стр. 29). А разноцветными выстрелами из бомбометов удавалось даже сообщать летчикам об изменениях погоды, происшедших со времени их вылета.

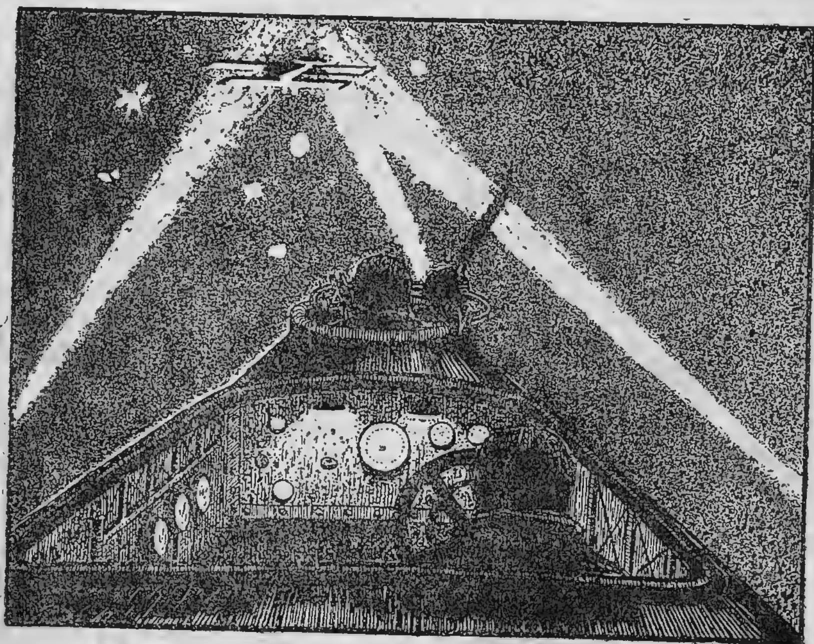
* * *

Летом 1918 г., когда делались попытки окончить войну переходом в наступление, широкий опыт, достигнутый в узкой области ночной воздушной войны, сделался общим достоянием всей армии. В боях с неприятельскими самолетами, несмотря на отдельные неудачи, были получены много лучшие результаты, благодаря продуманным приготовлениям, планомерному усовершенствованию и разумным совместным действиям с другими средствами обороны. Обстановка усложнялась и для несения ночью воздушной истребительной службы требовалась выработка общих указаний и правил.

Воздушная бомбардировка достигла своего наивысшего развития в июле 1918 г. На западном фронте только в две ночи 18/19 и 21/22 июля было сброшено 166.480 кгр. взрывчатых веществ (около 10.000 пуд.); другими словами — было переправлено воздушным путем содержимое 11 железнодорожных вагонов, при наибольшей допустимой нагрузке каждого вагона в 15.000 кгр. Подобные рекорды могли быть нами поставлены только благодаря повторным полетам одного и того же лётного состава в одну и ту же ночь, так как мы имели в нашем распоряжении, сравнительно с нашим противником, ограниченное количество самолетов и летчиков. Так, в ночь 21/22 августа 1918 г. многие летчики 4-го бомб. дивизиона совершили для ночной бомбардировки по шести походов.

Невозможность скрыть от глаз летчика приготовления к большим боевым операциям привела и союзников, и врагов к тому, что все передвижения войск, которые предшествуют операциям, стали совершаться в темноте. С другой

стороны, штабы не могли отказаться от необходимости иметь общую картину больших перемещений у противника, почему наблюдения за неприятельскими расположениями надо было продолжать и при этих новых условиях. Так создалась необходимость добиваться в области ночных наблюдений новых осуществлений и усовершенствований. В разреше-



В ночном походе.

нии этой трудной задачи оказала существенную помощь возможность и ночью производить с самолета фотографирование. Летом 1918 г. удалось довести это дело до значительного совершенства, благодаря применению светящихся бомб, выбрасываемых на парашютах; в сентябре 1918 г. это привело к мысли присоединить к армейским фото-съемочным авиотрядам особые ночные отделения.

Для полноты обозрения ночной авиации надо сказать несколько слов о воздушных крейсерах, которые по самому

своему существу наиболее приспособлены к ночным операциям. В то время, как самолеты других типов могли применяться и днем, для многомоторных крейсеров это было невозможно. Их горизонтальная и вертикальная скорость и способность к маневрированию, вследствие громадных размеров, не могли быть развиты настолько, чтобы можно было рассчитывать на успешное отражение ими нападений днем. Желание возместить эти недостатки усилением вооружения привело бы к увеличению тоннажа, что могло бы быть достигнуто только за счет уменьшения количества горючего и боевых средств; между тем именно эти два последние фактора, — большой район действия и большое количество бомб, — только и обусловливают собой существование многомоторных крейсеров на ряду с большими бомбоносцами. Так, с самого начала развития им предопределялось ведение войны ночью.

Боевые испытания крейсеров производились в 1916 г. и весной 1917 г., — сначала на русском фронте на пути Рига—Петербург и острове Эзель, где боевые условия были особенно благоприятны. Осенью 1917 г. воздушные крейсера были переброшены на западный фронт. Там они начали успешное соревнование с группой наших воздушных сил, предназначенных для нападений на Англию. Летом 1918 г. штабы, ответственные в использовании крейсеров, к сожалению, недостаточно хорошо уясняли себе те границы их применения, которые резко отличают тип крейсера от других самолетов. Его задачи надо было находить в нападениях исключительно на далекие цели, которые не могли быть достигнуты самолетами других типов. Его назначение заключалось в достижении политических целей, и в виде исключения только — целей стратегических. Ни в коем случае нельзя было возлагать на него тактических заданий.

Так, напр., 10 авг. 1918 г. крейсер № 43 был назначен на Дюллен, ст. Поль (25 клм. за фронтом), хотя в ту же ночь большие самолеты атаковали Этапль около Булони. 43-й крейсер обратно не вернулся. — В ночь 11/12 августа

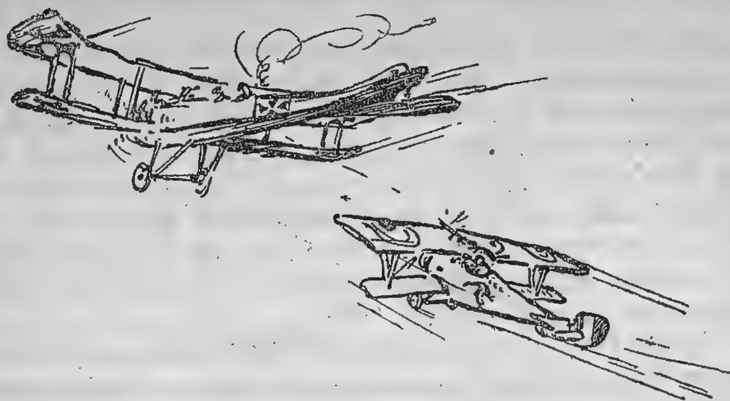
1918 г. крейсер № 52 был назначен для нападения на маленький, совершенно незначительный городок Бове, находившийся в 50 клм. позади французского фронта. На обратном пути он потерпел крушение: командир его и экипаж из 4 человек сгорели.

* * *

Такое развитие ночной авиации, сперва по круто восходящей кривой, должно было потом по необходимости претерпеть изменение. Для осуществления настойчивых желаний выполнять воздушные бомбардировки днем, каждому авиотряду было придано в конце мая 1918 г. по три специальных самолета сверх штата. Человеческая натура, подобно большинству животных, видит в царице-ночи явление, расположенное к ней враждебно. Это не случайность, пожалуй, что ни один из типов наших самолетов не носит названия «Сова» или «Филин», в то время как применяются имена «Голубь», «Альбатрос» и «Кондор».

Несмотря на это, ночная авиация никогда не будет оставлена и найдет себе место и в мирном применении. Этому будет содействовать и бо́льшая способность ночного воздуха, сравнительно с дневным, к поддержанию самолетов, и бо́льшее спокойствие в атмосфере, и, прежде всего, горькая необходимость крайнего сбережения времени для выполнения дневной работы, что по существу представляет собою всю соль в изобретениях автомобилей, телефонов, аэропланов и других средств сообщений.

Пусть богатый опыт войны, оплаченный кровью наших лучших людей, не пропадет даром и послужит дальнейшему прогрессу воздушного дела в культурном применении.



VI. ФРАНЦУЗСКАЯ ИСТРЕБИТЕЛЬНАЯ АВИАЦИЯ.

Много было написано о том, к чему стремилась и чего достигла французская авиация к началу объявления войны.

Недоверие Военного Министерства, и в особенности Генерального Штаба, распространялось не только на тяжелую артиллерию, — оно относилось и к авиации и выразилось в авторитетном слове генерала Бернар, бывшего некоторое время Инспектором Воздушных сил: — «Разве капитан Фружье в своем первом боевом полете не принял Страсбург за Фрейбург?».

Генерал Бернар был смещен и вместо него в конце 1914 г. был назначен командующий воздушными силами IV армии полковник Барес. И только с этого времени фактически началось полное обновление всей авиации. Полковник Барес окружил себя молодым персоналом с наиболее современным направлением. Были сформированы многочисленные новые авиационные отряды. Передовые в авиации люди, борясь с устаревшими идеями, настойчиво требовали заказов на самолеты новых конструкций, и иногда им удавалось этого добиться. Полковник Барес посвятил авиации все свои силы и энергию. По его указаниям были созданы особые бомбардировочные отряды, оперировавшие

в районе города Нанси, и была разработана тактика воздушной разведки. Не было еще только согласованности между авиацией и другими родами войск. Так, напр., когда полковник Барес должен был отправить свои отряды в Верден, Инженерное ведомство не могло его снабдить ни топографическими картами, ни даже соломой для спанья летчиков. В конце концов, он должен был сам закупить солому в Версале и карты в Париже и все это отправить на своих грузовиках.

Кроме того, еще продолжалась борьба мирного времени между сторонниками бипланов и монопланов, хотя разница между ними в операционном применении выявилась в самом начале войны: с одной стороны оказались бипланы Вуазен, Фарман и Кодрон, а с другой стороны — монопланы Моран-Сольнье, Блерио и Реп. Вуазены были предназначены для бомбардировки. Другие же, долгое время служившие для разведки, скоро прекратили свое существование, за исключением монопланов Моран-Сольнье. В частной беседе со своими товарищами лейтенант Пастре шутя предложил классифицировать самолеты следующим образом: легкие самолеты типа Спад, Ньюпор, Моран — для старых опытных летчиков, а самолеты «нежной» конструкции типа Вуазен и Фарман—молодым новичкам, чтобы делать между ними выбор и забраковывать неудачливых после трудностей первого полета.

Наконец, родилась идея истребительной авиации. Сперва летчики, вступая в небесный караул, брали с собой только карабины. Потом некоторые согласились впервые испытать пулеметы Гочкиса, которые решено было им предоставить. Первые выстрелы были безрезультатны. Но вот летчику Зальц и наблюдателю Моро удалось с карабином кавалерийского образца сбить неприятельский самолет над Бельфором, при чем их подвиг был отмечен в приказе для ободрения всех прочих. Подполковник Роз и летчик Гарро, приладив к самолету Моран-монокок приспособление, отсекающее пули от лопастей пропеллера, придумали стрельбу через винт. Но такая система уменьшает скорость хода самолета;

необходимо было этот способ усовершенствовать и добиться синхронизации с мотором. Механик эскадрильи № 12 Алькан занят этой сложной работой с пулеметом Луис и, в конце концов, вырабатывает свою конструкцию.

Летчик Наварр и подпоручик Севен одержали первую победу с такой новой установкой. Германия преследует те же цели и ей удается создать совершенную конструкцию для пулемета «Максим», работающего тоже от мотора. Мы заимствуем этот механизм и приспосабливаем его к пулеметам Виккерс.

Оружие, созданное таким образом и испытанное такими первоклассными летчиками, как Гарро, Жильбер и Пегу, требовало выработки правил для его применения и выявления его тактических свойств в воздушных боях. С окончанием первой фазы военного применения авиации для разведки, стали создаваться смешанные отряды, состоящие из наблюдателей и пулеметчиков, которые могли бы выполнять двоякие задачи. Для этой цели им доверяют даже с большими предосторожностями первые Ньюпоры нового типа.

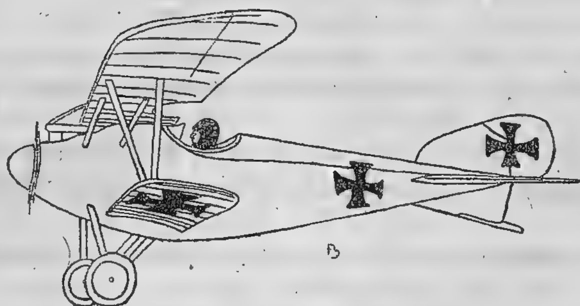
В июне 1917 г. лейтенант Дёллин формулирует правила для воздушного боя на одноместном самолете в таких выражениях.

«Истребитель на одноместном самолете должен соединять в себе все необходимые качества пилота и бойца. Как пилот, он должен прежде всего уметь хорошо маневрировать. Он должен проделывать в совершенстве все упражнения высшего пилотажа: полный вираж без потери высоты, спирали восходящие и нисходящие, штопор, перевороты через крыло, мертвые петли, горки, пике и т. д. Только тогда он будет законченным пилотом, когда будет в состоянии отчетливо выполнять все эти номера перед противником, равносильным ему в этом отношении.

«Как пулеметчик, он должен знать в совершенстве свое оружие и одинаково заботиться о нем, как и о моторе. Неисправное действие того или другого может быть для него одинаково пагубным. Также он должен уметь быстро устра-

нять все неисправности пулемета. Двоякая трудность воздушного боя на одноместном самолете состоит в том, чтобы: 1) поймать противника в поле обстрела своего пулемета, так как стрелять возможно только в направлении продольной оси самолета, с очень незначительными от нее уклонениями; 2) самому держаться в безопасности в его мертвых, необстреливаемых секторах.

«Само собой разумеется, что и противник преследует в бою те же цели, маневрируя совершенно обратно, и ошибка, сделанная в соблюдении этих основных принципов одним из дуэлянтов, будет иметь для него одинаково гибельные последствия. Наименьшее, чем рискуют при неуспехе в таком бою, почти в рукопашную, — это быть изрешетенным или вынужденным спуститься, где попало».



Дёллин приводит в доказательство немецкие одноместные самолеты, которые, пикируя, как обезумевшие, при атаке наших самолетов типа «R 4», терпели неизменно поражение. И обратно, напр., установлено, что летчик Дорм, который сбил тогда 18 противников, зарегистрированных оффициально, и участвовал более чем в сотне боев, получил за все время в свой самолет всего лишь три пули.

Чего должен бояться одноместный истребитель больше всего, — это атаки сзади, так как в этом направлении он не имеет ни обзора, ни обстрела. Неожиданность под-

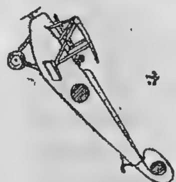
стерегает его каждую секунду, даже при горизонте совершенно чистом. В особенности ему трудно видеть противника, планирующего над его головой; к тому же последний всегда легко может от него уйти.

Вся задача боя заключается в том, чтобы рассчитать, есть ли время завершить свою атаку до того, как будешь атакован сам, и угадать кроме того, по своим собственным маневрам, маневр своего противника.

Одноместный самолет должен пользоваться своею скоростью, своей подвижностью и своей легкостью, чтобы вступать в бой на возможно близком расстоянии. Относительные скорости противников не поддаются точному определению, так как они постоянно и быстро меняются; это делает невозможным и точную пристрелку. В таком случае самой действительной стрельбой будет стрельба в упор. Наибольшее количество боев со счастливым исходом велось на расстоянии всего от 100 до 10 метров. Трудности стрельбы в особенности на коротком расстоянии почти неустранимы. Все искусство бойца сводится к маневрированию при занятии позиции, смотря по тому, с кем приходится иметь дело: с одноместным самолетом, с двуместным или с трехместным. Единственное правило, общее для всех слу-



Основной прием воздушной атаки — пикирование сверху и сзади противника, чтобы выйти ему под хвост (атакуемый немец на соседней странице слева).



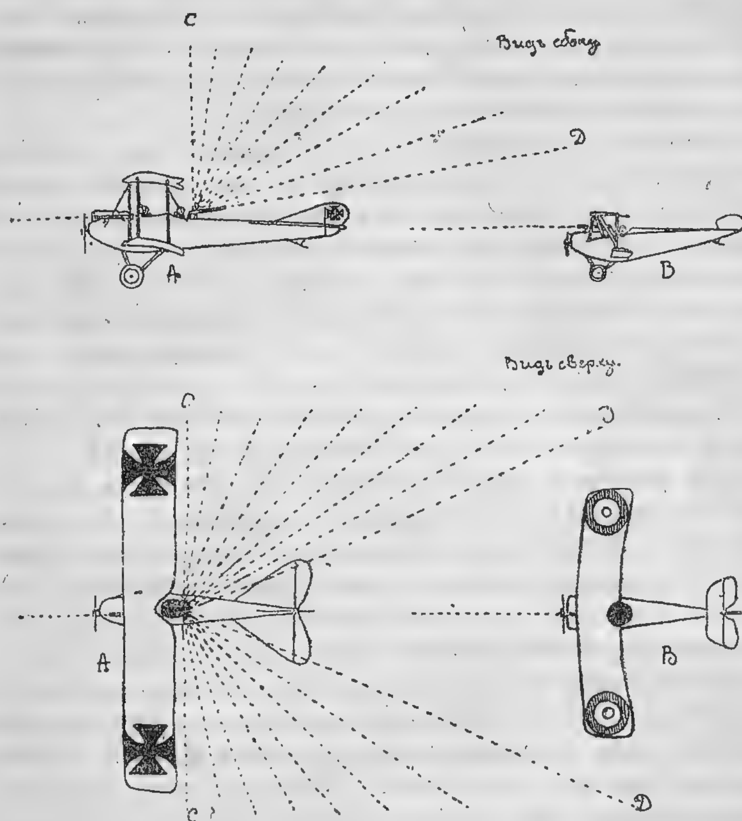
чаев, — это действовать неожиданно, внезапно, занимая место в мертвых секторах противника, пользуясь туманом, облаками или солнцем.

Легче всего атака отдельного одноместного самолета. При невозможности занять позицию непосредственно над противником (по вертикали), приближение к нему сзади, снизу или три четверти спереди и сверху — тоже является выгодным. Чтобы занять позицию для стрельбы, например, в нескольких метрах сзади и под противником, надо сделать переворот через крыло или пикировать приблизительно в 100—150 метрах позади него, чтобы избегнуть попасть в струю его винта, и потом выпрямиться простой свечей приблизительно в 25 метрах под ним; другими словами проделать путь параболической траектории.

Если противник заметил вас издалека, хорошо занять позицию, превосходящую по высоте, чтобы получить преимущество в маневрировании, оставаясь вне его обстрела. Если он вздумает уходить, — надо тотчас же пикировать на него сзади. Чувствуя над собой превосходство, он будет иногда пикировать сам, но в этом будет его гибель. Если он спикирует прямо,—в него всадят пулю, как в мишень; если он будет делать зигзаги, надо маневрировать выше и позади него, держа его все время в напряженном состоянии. Хорошо уйти от преследования штопором или спускаясь с переворотами. Иногда после удачного маневра преследуемый оказывается позади атакующего, если последний слишком увлекся. Все это надо учитывать и всегда, как при атаке, так и при обороне, полагаться на верный глаз и на свою ловкость в джигитовке.

Атака двуместного истребителя менее стремительна и не так подвижна, но зато в ней бо́льший обстрел. Наблюдатель со своей вращающейся пулеметной установкой (турель) — имеет только два мертвых сектора: впереди под корпусом самолета и сзади под хвостом (от хвостовой поверхности и рулей). Наилучшая позиция для стрельбы представляется сзади хвоста самолета и немного его ниже. Наилучший способ состоит в том, чтобы летать на большой

высоте (от 4.800 до 5.000 метров) и довольно далеко (в 6—8 километрах) от неприятельских окопов. Неприятельский самолет, не видя опасности, приближается к нашим окопам. Как только он пролетел, надо пикировать позади



Мертвые пространства (сектора) в двуместном самолете.
(Пунктирами отмечено пространство, хорошо обстреливаемое).

него на дистанции примерно в 1.000 метров; потом, пользуясь приобретенной скоростью, выпрямить свой самолет несколько ниже противника в мертвом секторе и упрочиться на этой позиции у него под хвостом. Если такой маневр

удался, — надо стрелять в упор. Если противник пикирует не отвечая, мешая этим самым стрелять своему наблюдателю, надо его преследовать. Если он принимает бой, то он будет стараться занять позицию наиболее выгодную для его пулеметчика, например, сзади, в три четверти слева. При таком маневре есть значительный риск; тогда надо, если есть возможность, быстро лавировать справа налево каждый раз, когда неприятельский наблюдатель будет переставлять свой пулемет с одной стороны на другую.

Удачная атака спереди в лоб бывает редко. Что же касается атаки сзади в три четверти, то таковая может иметь успех только при большом искусстве стрелка, уверенного в том, что он собьет противника первым и издали, и при неменьшем искусстве пилота, который сумеет подойти джигитуя, предоставив неприятельскому пулеметчику зря израсходовать свои патроны, и использует момент, когда тот будет перезаряжать свое оружие.

В трехместном самолете мертвого сектора для обзора вперед — не существует, атака же сзади допустима.

При встрече с группою двухместных самолетов противника, летящих в строевом порядке, прикрывая друг друга, безразсудно бросаться в их середину. Надо найти возможность их рассеять и пользуясь их беспорядком или неправильным маневром атаковать отделившихся. Если при маневрировании неприятельской группы один из ее самолетов делает поворот не в ту сторону или просто с опозданием, он отстанет от своих товарищей на несколько сот метров: этим моментом надо воспользоваться и налететь на него, прежде чем подоспеют ему на помощь. Если есть много патронов, можно открыть огонь, осыпая последовательно каждый неприятельский самолет: чаще всего это вызывает панику, из которой можно извлечь выгоду. Если дело происходит с одноместными самолетами, то нужно всегда атаковать того, кто выше, так как другие менее опасны.

Целая эскадрилья истребителей почти всегда способна к очищению пространства в районе ее оперирования. С нее можно требовать обеспечить полное воздушное господство

в данное время в определенном месте (нельзя только требовать уничтожения всех неприятельских летчиков).

Звено из двух самолетов добилось в этом отношении прекрасных результатов. Один из самолетов является старшим; его товарищ следует за ним приблизительно в 500 метрах позади и в 100 метр. выше. Для атаки сигнал подается старшим.

Если летчик, защищающий тыл, видит старшего в опасности, он пользуется запасом высоты, чтобы, в свою очередь, атаковать противника по своему усмотрению, избегая однако приближаться к старшему слишком близко.

В самом начале наступления на Сомме в 1916 г. звено из четырех истребителей с успехом действовало в продолжение нескольких дней подряд. В то время противник доверчиво приближался к нашим окопам на высоте 2.000—3.000 метр. группами из 4—6 самолетов. Французская эскадрилья патрулировала в окрестностях на высоте в 3.500 м. Старший летчик атакует последний неприятельский самолет; остальные немцы немедленно описывают полукруг и бросаются на него. Но в то же мгновение ввязываются в бой и французские истребители; выбрав себе противников, они атакуют их с большими шансами на успех, так как внимание немцев отвлекалось боем первого истребителя с их замыкающим.

Из этих элементарных тактических правил видно, насколько в действительности служба одноместного истребителя далека от того, что некоторые о ней думают; видно, поскольку она требует быстроты в решении и в выполнении, осторожности и дисциплины, умения владеть собой, своим оружием и самолетом и, одним словом, в какой степени в своем наиболее высоком значении эта служба может считаться подлинным искусством. Искусство в маневрировании, соединенное с уверенностью в меткой стрельбе — вот два основных условия.

Общие правила, выработанные Дёллином, дают много верных заключений, но допускают и исключения. Там говорится, например, что и после десяти классических, но бес-

плодных атак истребитель может сбить своего противника самым фантастическим образом. Каждый бой научит его новому приему. Мало-по-малу он найдет, что противника можно атаковать и таким способом, который для успеха представляет мало шансов. Но большая ошибка думать, — говорит этот знаменитый летчик, — что нужно всегда и непременно только нападать и при всяких обстоятельствах проявлять упорство в атаке, даже если атака складывается явно неудачно. Нет никакого стыда прервать бой при неблагоприятных условиях. Самые хорошие летчики-истребители насчитывают на одного сбитого противника в среднем около десяти от них в боях ушедших. Лучше поберечь себя для более благоприятных случаев, чем зря собою жертвовать в неравной борьбе.

Весь секрет истребительного боя состоит в том, — говорит еще Деллин, — чтобы здраво оценить каждую обстановку, выжидать, если это нужно, добиваться внезапности и, раз решив, действовать с быстротой и уверенностью.

По мнению Гинемера, атака развивается в зависимости от темперамента и характера каждого. «Тот летчик будет чемпионом, — говорит Гинемер, — который владеет инициативой, решимостью и личной отвагой. Необходим талант, который нельзя приобрести никаким обучением».

Летчик Жак Дюваль говорит: делайте перевороты через крыло, штопор, пике и др. номера по отношению к противнику, делающему то же самое; точно рассчитывайте расстояние, откуда вы вышли, амплитуду вольта, точку, где вольт закончится; занимайте позицию для стрельбы, имея пулемет уже направленным на цель; и все это в четверть секунды — только тогда будет успех. Встречи самолетов имеют молниеносную быстроту. Если они идут навстречу, при чем один пикирует на другого, что увеличивает его скорость до 300 килом. в час, встреча происходит с быстротой до 500 килом. в час, т.-е. 150 метр. в секунду. Расстояния между противниками в бою не превосходят обычно 200 метр. Чаще они измеряются дистанцией от 100 до 10 метр. Не более, чем в две секунды, истребитель должен

прицелиться, стрелять, сделать маневр, чтобы отбиться, и снова должен занять боевую позицию. В это мгновение проявляются: ум, ловкость, глазомер, рефлективная способность, одним словом — весь человек. Такая точность в движениях может быть только инстинктивной.

В одноместном самолете пилот и маневрирует, и прицеливается. При пулемете, работающем от мотора, прицеливаются в действительности самим самолетом, его рулями. Хороший пилот, но средний стрелок, имеет успех там, где хороший стрелок, но средний пилот, проигрывает.

Летчик-истребитель является великим фехтовальщиком в воздухе, а самолет — его рапирой.

Бой между двумя ловкими противниками объясняет все лётное искусство: это ослепительная джигитовка, головокружительная карусель в смертельной дуэли.

Летчик Пегу, который первым осмелился сделать мертвую петлю, имеет во всех воздушных победах свою посмертную славу *.

* * *

Какова была ценность немецкой авиации (под названием Luftstreitkräfte), имевшей преимущество в том, что она находилась под единым командованием? Об этом можно узнать из рапорта командующего истребительным дивизионом подполковника Брокара от 10 марта 1917 г.

Немецкие самолеты, появившиеся месяцем раньше в Лотарингии, были те же самые, которые применялись в декабре и январе в конце сражения на Сомме. Надо заметить по этому поводу, что наш противник не ошибся здесь, как и во многих других случаях, копируя наши методы и наши самолеты. Моноплан Фоккер был скопирован с Морана, Альбатрос — с Ньюпора, трехместный Фоккер — с трехместного Сопвич, а ротационный мотор Оберурсель — это копия Гнома. Двуместные самолеты типа L. V. G., D. F. W.

* В действительности первенство в совершении мертвой петли принадлежит русскому летчику Нестерову (27. VII. 1913 г.). *Ред.*

или Альбатрос отличались довольно большой скоростью хода (около 150 клм. на высоте в 3.000 метр.) и очень хорошей вертикальной скоростью. В воздушных разведках на реке Сомме немцы пересекали фронт обычно на высоте 4.800—5.200 метр. В Лотарингии некоторые из них пролетали над нашими окопами на высоте 5.800 и 6.000 метров.

А у нас подняться на 4.000 м. до марта 1916 г. считалось чем-то необыкновенным. В то время, как наши истребители, защищая пехотные самолеты, стремились летать низко на быстроходных машинах, как, напр., Ньюпор-бэбэ, наши противники поднимались все выше и выше, чтобы уйти от нашей атаки. Для нас это было недостижимо. Не было ни одного французского истребителя, который мог бы быстро подниматься так высоко и мог бы, главное, там маневрировать. Мы должны были спустить противника на малую высоту. И по мере того, как развивалась наша истребительная авиация, немец действительно скоро увидал себя застигнутым и на большой высоте, как и на малой. Тогда он не стал выходить из пределов своей территории, летая на своих самолетах так низко, что те из наших летчиков, которые его преследовали, — рисковали быть сбитыми немецкой пехотой.

Трехместные германские самолеты типа R. 4, малоподвижные, с двумя моторами в 260 л. с. или немного слабее, с вероятной скоростью в 125 клм. на 3.000 м. высоты, производили разведку на высоте не менее 4.500 м. Они имели один пулемет спереди и два позади, из которых один стрелял под корпусом.

Количество немецких одноместных истребителей типа Гальберштадт, Фоккер, Альбатрос заметно увеличилось с октября 1916 г. Последний тип Альбатроса, маленький одноместный биплан в 220 л. с., представляет собой прекрасный истребитель, подвижной, послушный и прочный, вооруженный двумя неподвижными пулеметами, стреляющими через винт. По своим размерам он больше, чем обыкновенный Спад в 140 л. с. и с бо́льшим потолком. Только скорость его на высоте в 3.000 м. слегка уступала Спаду.

Чтобы прекратить неприятельские разведки и бомбардировку, необходимо было создать истребительные самолеты, которые превосходили бы неприятельские как горизонтальной, так и вертикальной скоростью. Надо было создать такие самолеты, которые могли бы легко подниматься на 6.000 м. и там маневрировать, чего не мог сделать обыкновенный Спад, неспособный подниматься выше 4.000 м.

Действительно, Спад, благодаря своей скорости, которую он довольно хорошо сохранял, и благодаря способности к пике, к чему приходится прибегать так часто при атаке, имел преимущество только в первом периоде боя, который длится лишь несколько секунд. На высоте в 4.000 м. Спад не мог выдержать даже полного виража, тогда, как Альбатрос лез выше по восходящей спирали; это позволяло ему атаковать Спад сверху. Поэтому французский летчик принужден был не только отказываться от атаки, не имея возможности стрелять из своего неподвижного пулемета по самолету, забиравшему каждое мгновение высоту бо́льшую, чем у него, но должен был быстро прерывать бой — трудная задача, в виду риска быть сбитым.

Если бы он очутился в бою с несколькими Альбатросами, он мог бы их атаковать только в случае нахождения над своей территорией. Иначе он поступил бы крайне неосторожно, не добившись успеха, так как в то время, — увы, — одни Альбатросы обладали возможностью, благодаря своей высоте, производить атаки всегда.

Таково было положение в то время, когда подполковник Брокар подал свой обоснованный рапорт, упомянутый выше.

Опыты, произведенные лейтенантом Гинемером с самолетом Спад в 150 л. с. с толкающим мотором, дали желаемые результаты. Самолет выиграл в скорости (220 клм. в час) и кроме того достигал большой высоты (6.500 м.), которая ему обеспечивала абсолютное превосходство над Альбатросом. Явилась безусловная необходимость заменить обыкновенный мотор (тянущий в 150 л. с.) таким же мотором толкающим. Подполковник Брокар требовал этой замены немедленно на тех самолетах, которые еще не были сданы

в армию, полагая, что для самолетов, находящихся на службе, такая перестановка моторов не представит больших затруднений. По его мнению нужно было установить на одноместных самолетах толкающие моторы в 200 л. с. Ньюпоры (110 л. с.), бывшие на службе, ему казались в истребительной авиации к употреблению негодными. Тип истребительного самолета будущего представлялся таким: Гальберштадт, Альбатрос, Спад, т.-е. маленький биплан, довольно тяжелый, очень быстрый, с мощным мотором, одинаково надежным по своим качествам как при спуске, так и при подъеме.

Несомненно, что только благодаря Спаду в 150 л. с., — позже в 180 л. с., — наша истребительская авиация получила возможность весной 1917 г. выйти из того подчиненного положения, в котором она находилась раньше, — как если бы она располагала только одними Фарманами. Спад обладает в высшей степени той подвижностью и гибкостью, которая требуется от хорошего истребителя; он прочен по конструкции, послушен в управлении, имеет малую скорость при спуске и не труден в посадке; наконец, он редко капотирует, что для пилота представляется весьма важным в смысле доверия и безопасности. Его единственные недостатки: плохой обзор, трудность управления и небольшая вертикальная скорость.

Новый Альбатрос нам ясно показал, что было необходимо увеличить скорость горизонтальную и вертикальную, раз мы хотели сохранить то преимущество, от которого зависело превосходство в воздухе. Моторы «Испано», находившиеся на истребителях дивизиона подполковника Брокара с августа 1916 г., были удовлетворительны по регулярности и верности работы, по мощности и по легкости; нужно было еще увеличить выпуск моторов в 300 л. с. и сконструировать одноместный самолет типа Спад, обладающий такими же лётными качествами и такой же безопасностью, с таким же легким мотором в 300 лош. сил, с часовой скоростью в 270—300 клм., с потолком до 8.000 м. и даже выше, вооруженный пушкой или несколькими пулеметами и снаб-

женный другим нужным снаряжением (напр., прибором для вдыхания кислорода).

По словам капитана Севен, задача заключалась в том, чтобы построить мотор одновременно мощный и легкий и с малым лобовым сопротивлением, чтобы площадь крыльев самолета была по возможности меньше. В августе 1918 г. появились моторы в 200—220 л. с., которых годом раньше требовал подполковник Брокар. И немцы выпустили самолеты такого же типа, способные, как говорят, забираться на 6.000 м. в 15 минут. Нам было противопоставлено тогда около 2.600 самолетов.

Воздушные патрули у французов *.

С момента наступления на Сомме условия воздушных боев совершенно изменились. Немецкая авиация была деморализована. Их сторожевые патрули из двух или четырех двуместных самолетов описывали полукруг и разбегались при атаке даже одного Ньюпора. А одноместные самолеты, летавшие поодиночке или попарно, плохо маневрировали, тоже систематически уклонялись от боя и были почти всегда легкой добычей. Французские патрули добивались одной цели: опустошения. Все перед ними бежало, — правда, чтобы вновь вернуться после их ухода. Они никогда не могли опускаться ниже противника. Самолет же, одноместный, действующий в одиночку, наоборот, мог маневрировать всячески, прибегая и к хитростям, легко скрываясь на солнце, в тумане или в облаках, пользуясь мертвыми секторами в поле зрения противника и ведя бешеные атаки, чего нельзя было требовать от сильных патрулей.

По этому вопросу Дёллин выработал для своих летчиков в ноябре 1917 г. новые правила воздушного боя. Противник, приобретя опыт, стал сосредоточивать свои силы и сформи-

* Патруль—звено из 2 — 4 самолетов для службы сторожевой и истребительной. Начальник патруля, старший, именуется еще ведущим, так как находится всегда впереди и его маневры повторяются остальными.—Задний самолет в строю именуется замыкающим. *Ред.*

ровал великолепно дисциплинированные патрули из двуместных и одноместных самолетов. Их сплоченность позволила им сперва сопротивляться одиночным атакам, а потом, в свою очередь, и нападать, сбивая те наши самолеты, которые вылетали за границы своих окопов. Наши летчики-истребители должны были убедиться, что эпоха партизанских боев окончилась; нужно было побороть свою неприязнь к групповому патрулированию и часто довольствоваться ролью только наблюдателей, не предпринимая никаких атак.

Упорствуя в своем желании действовать в одиночку, такие летчики-тузы, как Матон и Ожер, позволили противнику себя сбить. Были изданы оффицальные приказы, устанавливающие несение истребительной службы только целыми патрулями. Однако тут не учли французской индивидуальности. Приказы и даже и наказания не оказывали влияния; чтобы принудить наших «аистов» подчиняться воздушной дисциплине, нужно было распорядиться стрелять в тех, которые не хотели этого соблюдать.

С установлением новых правил боя однако несколько поторопились. Было ошибкой отправлять в патрулирование целую эскадрилью: сбор ее был слишком труден и продолжителен, а при каждом маневре малейший беспорядок ломал весь строй. С началом боя каждый поступал, как хотел, и начальник патруля, не имея возможности заставить себе повиноваться, ругался последними словами и — по выражению Дёллина — топал от злости ногами по педалям.

Тогда было решено создать патруль из трех самолетов: походный строй клином было легко сохранять, и он был весьма гибким в маневрировании. Каждый летчик знал заранее, что ему надо делать в каждом отдельном случае, и так как он следовал только за старшим, то на его маневры не могли влиять ошибки других. Сам же старший, имея под своим начальством только двух летчиков, мог их сдерживать и мог по желанию вступать в бой или прерывать его, не позволяя поймать себя на удочку.

Патруль такого состава из самолетов Спад в 180 л. с. мог успешно атаковывать группы из пяти-шести немецких

машин, сохраняя все качества, нужные для группового нападения: скорость, гибкость, связь и послушание, с сосредоточением всего управления в руках старшего. Для обороны своих позиций такие патрули были вполне действительны.

Однако патрули не всегда несли свою службу в течение положенных двух часов в полном составе. Неисправности моторов и другие происшествия в пути часто выводят летчиков из строя; поэтому пришлось составлять патрули по необходимости из четырех самолетов, в строю в виде ромба, хотя эта форма и является менее удобной. Именно такой патруль и был принят большинством эскадрилий, кроме нескольких истребителей, уверенных в себе и предпочитавших патруль более легкий и гибкий в маневрировании.

В походе клином, со старшим во главе, два других самолета следуют за ним на расстоянии приблизительно в 200 м., образуя с ним прямоугольный треугольник, и в 50—100 м. над ним, чтобы иметь возможность исправить пикированием ошибку, которая может случиться при маневрировании. Этот строй легко сохранять без особого внимания, так как он позволяет двум задним летчикам, занимая то же положение по отношению к старшему, сохранять одновременно их размещение относительно друг-друга. Вместе с тем они имеют более свободы для наблюдения за воздушным пространством.

При переменах направления пути, самолет с внешней стороны сохраняет свое расстояние, срезая угол. При повороте в обратную сторону (на 180°), каждый самолет делает вираж в отдельности на месте; тот, который был справа, окажется при этом слева, и наоборот. Строй не меняется.

Наибольшая опасность, которая может случиться с патрулем из одноместных самолетов, — это быть застигнутым и атакованным патрулем противника, который находится выше. При такой встрече можно принимать бой при высоте равной или превосходящей высоту противника. Неоспоримое превосходство Спада перед Альбатросом позволит всегда опытному начальнику патруля завязать бой, его вести или прервать по своему усмотрению.

Немцы скоро отказались от конвоирования своих двуместных разведчиков одноместными самолетами. Последние, при атаке их, бывали вынужденными, для самообороны, покидать более медленных товарищей, охрана коих была им поручена. Англичане избежали этой ошибки, назначая конвоировать свои бомбоносцы двуместными истребителями типа Бристоль. Во Фландрии их многочисленные налеты на противника вызывали выступление сплоченных немецких патрулей, которые жестоко уничтожали их. Но упорные англичане отвечали такими же патрулями. В боях во Фландрии в июле 1917 г., как-будет видно дальше, все большие «тузы» в истребительных дивизионах № 11 и № 12 снова патрулировали поодиночке.

Наилучший бой, требующий больше всего ловкости и опытности, — это встреча двух одноместных самолетов. Дёллин описывает это так.

Когда начальник патруля заметил противника и решил его атаковать, он дает своим летчикам сигнал: «внимание», качнув свой самолет справа налево. Потом он начинает маневрировать. Ему надо обеспечить себе преимущество по высоте и относительно солнца. В большинстве неприятельских патрулей один отделившийся самолет держится примерно на 1.000 м. выше других, готовый пикировать на противника, которого удастся заманить. Такой самолет надо разыскать, догнать, сбить или принудить спуститься на уровень своего патруля.

Когда маневр развернулся, начальник патруля дает сигнал к атаке и идет на противника, которого он себе выбрал. Один из его летчиков, назначенный заранее, следует за ним, готовый его выручить или воспользоваться благоприятным случаем. Третий продолжает крейсировать, наблюдая за боем с целью прийти на помощь к тому из своих товарищей, который окажется в затруднительном положении.

Бой развивается по правилам, упомянутым выше, с той только разницей, что атака под хвост делается почти невозможной. Обычно Альбатросы располагаются по кругу, при-

крывая таким образом друг друга. Если одного из них атакуют, он пикирует и завлекает противника в круг под огонь того, кто следует за ним. Вот почему надо всегда держаться выше, чем самый верхний противник, и, пикируя, атаковать единственно этого последнего, безразлично—сзади или в лоб, не убавляя газа в моторе, чтобы сохранить запас скорости и возможность сделать «свечу», которая приведет снова в господствующее по высоте положение. Атака и стрельба в лоб, пикируя, очень трудны и требуют большого искусства.

Атака двуместных самолетов свершается при таких же условиях. Если она ведется патрулем из четырех самолетов, то №№ 2-й и 3-й спускаются сзади старшего (в затылок), а № 4 остается в резерве до того момента, когда потребуется его участие для выручки товарища.

Два или три патруля из трех или четырех самолетов могут летать совместно и согласнованно, охраняя свой сектор маневрированием крест-на-крест (chassé croisé), делая виражи на крайних пунктах и встречаясь в центре.

Положение о воздушном бое истребительного дивизиона «Аистов» (G. С. 12) устанавливает сбор патрулей на определенной высоте над данным пунктом. Старший должен назначить себе временного заместителя и указать каждому его место и роль. На сборном пункте самолеты должны описывать круги в левую сторону. Как только патруль соберется в таком порядке, старший делает крыльями условный «взмах» * и направляется замедленным ходом к позициям противника. Единственный способ сохранить патруль в боевом порядке заключается в том, чтобы итти всегда не на полном числе оборотов мотора, а на сокращенном, примерно на 200 оборотов меньше.

Воздушных сигналов очень мало, и они весьма простые. Попеременный крен самолета в одну сторону и в другую — «взмах» — обозначает, как отмечено и выше, — «внимание, противник близко». Тот же сигнал, повторенный два-

* Под выражением „взмах“ фигурально разумеется здесь и ниже покачивание крыльями самолета влево и вправо. Во всех государствах это является общепринятым и наиболее простым сигналом. *Ред.*

жды, — два «взмаха», — обозначает: «атака». Раскачивание самолета во время боя обозначает: «сбор и выстраивание сзади старшего». Переворот через крыло, сделанный в патрулировании, означает: «я принужден уйти, не беспокойтесь более обо мне».

Если летчик замечает, что противник ускользнул от внимания старшего, он дает ему знать, поднимаясь выше и раскачивая крыльями, но он не должен ни в коем случае атаковать первым и не смеет выйти из патруля, чтобы броситься в атаку одному. Серия маневров из пике и кабре * обозначают, как и переворот через крыло, — «я ухожу».

* * *

Зная общие правила, вернее тактику воздушного боя, можно спросить, как несли свою службу истребительные эскадрильи изо дня в день, и как они выполняли свои задания, обыкновенные и исключительные, как в обороне, так и при атаке.

Эти эскадрильи, соединенные под единым командованием, сначала по четыре или шесть, составляли **истребительные дивизионы** (G. C. — «groupes de combat»). Командующий дивизионом имел те же права, как и командующий воздушными силами армии или как командир корпуса. Его дивизион подчинялся, в отношении тактическом и административном, командующему армией, в районе которой он оперировал. Распоряжения командующего этой армии передавались ему через командующего воздушными силами армии, который их координировал, для обеспечения согласованности в действиях, с операциями истребительной авиации корпусной и армейской.

Каждый истребительный дивизион имел свой авиопарк, который выполнял ремонт поврежденных самолетов и моторов и обеспечивал снабжением личный состав.

---

* **Пике** — как это ясно и из текста выше — вертикальное снижение самолета, носом вниз. — **Кабре** — обратный маневр, когда самолет ставится на хвост, носом вверх. *Ред.*

Истребительная авиация должна была обеспечивать безопасность работы самолетов армейских и корпусных, которые должны были обслуживать артиллерию, выполнять фотосъемочные разведки и нести службу связи пехотных самолетов. Такая служба выполнялась в назначенной зоне работой патрулей, которые посменно несли дежурство с рассвета до ночи.

Инструкция истребительной авиации (G. C.) гласила: «при крайней трудности комплектации личным составом и при дороговизне и большой ломкости материальной части, в авиации, более чем в другом оружии, необходимо применять крайнюю экономию в силах, добиваясь наибольшего полезного действия».

Офицер службы связи истребительного дивизиона получал сведения: о потребностях в материальной части и в личном составе, о пунктах, куда должны направляться подкрепления, о силах и о тактике противника—с помощью телефонной связи, радио-связи и радио-пеленгаторов, от противосамолетной обороны (D. C. A.) и из донесений эскадрилий и патрулей.

Каждый сектор расположения армии делился на известное число участков, обозначавшихся буквой или именем. С помощью беспроволочного телеграфа можно было определять местонахождение неприятельских самолетов; когда, например, противник производил корректировку стрельбы в какой-либо части сектора, французская радио-пеленгаторная станция определяла его местоположение и сообщала о том по телефону офицеру связи истребительного дивизиона. Все телеграфные сообщения, адресованные авиации истребительной и бомбардировочной, передавались, конечно, вне очереди.

Во время известного периода в апреле 1917 г., когда велась массовая и крайне напряженная артиллерийская стрельба, было нужно обеспечить полную свободу в работе наших артиллерийских самолетов и одновременно парализовать деятельность неприятельской авиации. Для этой цели были сорганизованы и несли временную службу от восхода

солнца до ночи три серии патрулей. Первые патрули, низкие, — в числе от трех до пяти Ньюпоров или от трех до пяти Спадов, — имели задачей охранять безопасность артиллерийских самолетов на высоте 2.000—2.500 м., или конвоируя их спереди и на высоте их превосходящей не более 500 м., или же атакуя по ту сторону окопов неприятельские самолеты. Другие патрули, — высокие, — из 3—5 самолетов, должны были производить нападения на немецкие самолеты и змейковые аэростаты.

Эта продолжительная служба требовала для каждой зоны участия пяти эскадрилий Спад-Ньюпор и не менее двух ежедневных выходов для всех летчиков.

В некоторых походах, глубоких и продолжительных, истребители должны были конвоировать самолеты фотосъемочные и артиллерийские. Истребительный дивизион должен был им предоставлять конвой, если этого не могли сделать армейские авиотряды. Для всех таких случаев эскадрильи дивизиона держались в полной готовности.

Отчеты об операциях представлялись каждый вечер, самое позднее час спустя после наступления темноты, тремя дивизионами, 11-м, 12-м, 14-м, и эскадрильями № 65 и № 15 командующему всей группой вместе со сведениями о наличном составе летчиков и действующих самолетов.

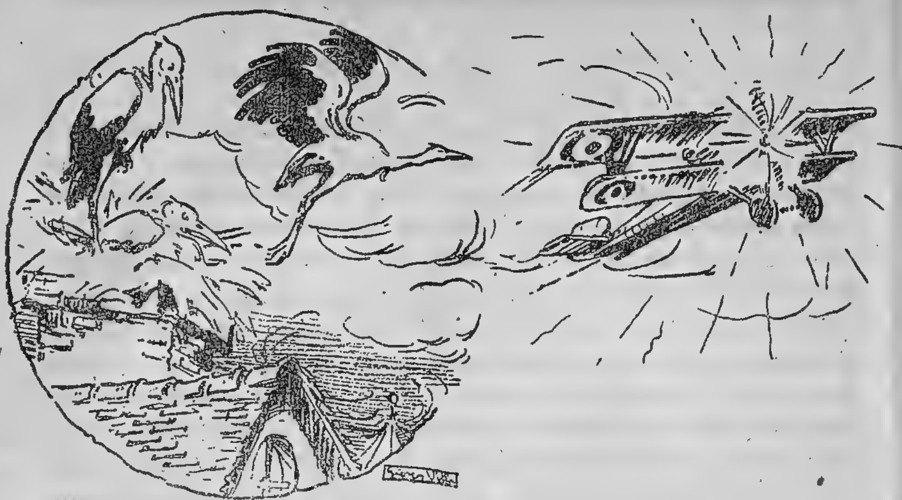
15 апреля 1917 г. начальник воздушной службы действующих армий де-Пети обратился к командующим дивизионами Реверен, Брокар и Маронкур с таким приказом:

«Начиная с полудня 15 апреля, истребительные дивизионы должны выполнять исключительно наступательные операции, цель которых: уничтожение немецкой авиации. Ни один из истребителей G. C. не должен находиться более над французским расположением. Для этого должны быть сорганизованы патрули, в среднем из десяти самолетов каждый; наличный состав их никогда не должен быть менее пяти. Кроме тех летчиков, которым подполковник Реверен даст отдельные распоряжения, всем другим вылетать в одиночку воспрещается. Наступил момент проявить максимум усилий, не взирая ни на усталость, ни на потери».

* * *

Самое, пожалуй, опасное дело, которое выпадает на долю истребителя, — это атака змейкового аэростата. Сколько летчиков погибло по примеру Бойо, неосторожно проявляя здесь излишнюю смелость! В этом отношении ожидали многого от применения в будущем хорошего самолета, вооруженного пушкой с воспламеняющимися снарядами, действующими без отказа. 13 сентября 1917 г. были утверждены правила для успешной атаки змейкового аэростата. Эти указания рассматривают вопросы о выборе часа и дня, о преимуществе атаки аэростата в устойчивом положении и в жаркую погоду и о влиянии материала оболочки. Летчик должен атаковать верхнюю часть аэростата, по возможности над ветром, чтобы после прорыва ткани оболочки, задетой зажигательной пулей, струя газа не потухла. Действие огня медленно в аэростатах из толстой (тройной) несгораемой ткани, но оно крайне сильно, когда материя легкая, простая или двойная. Для воспламенения оболочки дирижабля нужно около пяти минут на каждый квадратный метр поверхности оболочки. Оболочка из простой ткани взрывается от первых пуль. Атака будет иметь наибольший успех, если она ведется на возможно близком расстоянии. В этом нас убедили самые доблестные герои из наших летчиков.





VII. ФРАНЦУЗСКИЙ ДИВИЗИОН АИСТОВ-ИСТРЕБИТЕЛЕЙ.

Легенда об аистах.

По окончании войны 1870 г. художник Ж. Жюндт совершал каждую осень паломничество в родной ему Эльзас. Он знал, какие грустные чувства его там ожидали, но несмотря на это, при каждом новом приезде, ему чудились какие-то иллюзии, которые увеличивали магическую силу воспоминаний. Но когда он возвращался к действительности и видел себя в родной стране в роли чужеземца, он задавался вопросом:

— «Кто же освободит нас, наконец, от этих людей?..».

— «Аисты и трубочисты, милый дядя», — ответил ему однажды его маленький племянник, который верил в народные предания и в добрых прекрасных фей, вестниц счастья...

По этому поводу известный французский писатель Альфонс Додэ написал мало кому известную сказку, которую прекрасно иллюстрировал для самых маленьких детей его друг Ж. Жюндт («Аисты» А. Додэ и Ж. Жюндт 1884 г.).

В нескольких детских сказках живо и увлекательно повествуется о том, как семья аистов, с их почтенной «мамашей» во главе, ведут борьбу с грубыми завоевателями немцами в лице студентов и офицеров... Аисты выставляются здесь подлинными носителями идеи избавления Эльзаса и Лотарингии от чужеземцев.

С зарождением авиации первые французские летчики стали появляться вблизи Лотарингии, «желая околдовать это небо», — как писал декан научного факультета в Нанси... И вот начались жертвоприношения.

Капитан Фербер, увлеченный опытами Лилиенталя и братьев Райт, в результате своих исследований падает жертвою, как истинный сподвижник: он убивается в 1909 г. на авиационном митинге в Вулони.

В 1910 г. капитан Комон, после триумфа в Западном круговом перелете, разбивается на аэродроме в Бюк и, будучи уже в агонии, просит прощения, что у него не хватает присутствия духа, чтобы не стонать.

В тот же год летчик Шаве нашел свою смерть, перелетев Альпы. Год спустя Баг хоронит себя в Средиземном море...

К 31 декабря 1911 г. уже 102 имени вписано в мартиролог авиации, из которых 36 принадлежит Франции.

И все-таки чудесная работа первых французских крыльев продолжается.

Разразившаяся война застает нашу авиацию совершенно врасплох — без малейшей разработки главной идеи о ее практическом применении.

Наши 200 летчиков имеют в своем распоряжении всего на всего два пулемета... Две или три эскадрильи неопределенного назначения тщетно ищут на фронте свое место...

Сначала стреляют по неприятелю из ружья, как по рябчику... Ему сбрасывают на голову как попало, через борт самолета артиллерийские снаряды... Противника фотографируют с помощью кодака, высовываясь из самолета...

Индивидуализм царил полным хозяином и нищета в средствах конкурировала с недостатком в организации.

Наконец, появились военные «аисты», вестники правды и свободы, могучие и стремительные в своем лету.

Сперва соединенные только в одну эскадрилью, они сформировали потом четыре — целый дивизион. И по инициативе своего начальника капитана Брокара они получили то самое название «аистов», которое сделалось таким знаменитым.... Другие предпочли эмблему «петуха»; эта марка была принята в эскадрилье № 62.

Но символ аиста более подходил к роли и надеждам наших самых доблестных летчиков-истребителей... Для опознавательного знака художник представил на выбор три образчика: эскадрилья № 3 выбрала аиста с опущенными крыльями.

Вся история летчиков-аистов, вполне правдиво изложенная, перемешана, как и ее жизнь, смехом, славою и кровью...



Эскадрилья Гинемера.

Летчики Гинемер, Брокар, Гёрто, Дорм, Ожер, Дёллин, де-ла-Тур, Шене, Раймонд и Ведрин—являют собой настоящее созвездие «тузов», знаменитых в истории французской военной авиации так же, как и Фонк, Наварр и Гарро. Вот чьи имена могут служить прекрасным образцом и примером для всего воздушного флота! Душа французской нации, с ее любовью к славе и блеску, преисполнена к этим героям чувствами беспредельной гордости и восторга...

Весной 1914 г., в Страсбурге, аисты не прилетели в свое обычное гнездо на углу улицы Мессанж. Очевидно какое-то предчувствие остановило их. И только через пять лет они вернулись снова.

Не менее оригинальным эпизодом начинается военная история эскадрильи № 3, прославленной навеки именем Гинемера и его товарищей.

3 августа 1914 г. один из летчиков этой эскадрильи, по имени Дено, должен был итти лётом в Дижон. Он заблудился и сел в нескольких стах метрах восточнее незнакомого ему города, недалеко от вокзала.

— Где я? — спросил он у прохожего.

— В Мюльгаузене, — ответил неизвестный, убегая и по-немецки сзывая соседних рабочих.

Дено быстро поднимается и вот на границе, над лесом к западу от Альткирхена, его приветствуют ружейным огнем и тремя орудийными выстрелами. В 10 ч. 30 м. он спускается, наконец, в Бельфоре, с пулей в левом крыле своего самолета.

4 августа Германия объявила Франции войну.

Меньше всего удивился этому, конечно, Дено: он уже знал, что ожидает наших «аистов» над полями Эльзаса.

* * *

Эскадрилья № 3 состояла в военное время из трех офицеров при шести самолетах и находилась в распоряжении крепости Бельфор. Первые задания были выполнены ею по воздушной разведке в районе Сернэ, Мюльгаузен, Лоррах и Альткирхен. 5 августа лейтенант Сер первым перелетел Рейн на высоте 1.200 метр. 6 августа наблюдатель капитан Тьерсонье, при перелете из Кольмара в Фрейбург, был обстрелян десятью орудийными выстрелами на недалеком расстоянии; разрывы снарядов, в 300—400 м. под самолетом, дали одну прямую линию параллельно его пути. Два дня спустя, при новой разведке, артиллерийские разрывы, еще более многочисленные, растянулись сплошным туманом почти на той же высоте или чуть выше самолета, так что последнему пришлось, для своего спасения, взять курс на восток... Таким образом, началась борьба, подчас призрачная, между пушкой и самолетом...

Наступление, начатое на суше 9 августа VII корпусом, не имело успеха, и войска должны были отступить в течение шестнадцати часов на Альткирхен и Бельфор. Комендант последней крепости дает приказание эскадрилье № 3 произвести разведку немецкого продвижения. Капитан Аланзье поднимается и обнаруживает неприятельскую дивизию между Аспаш-ле-Ба и Сернэ. Но никакой организованной связи для того, чтобы сообщить о результате разведки, не имелось.

Командир эскадрильи лейтенант Бельмуа имеет в своем распоряжении только полторы тысячи пуль «Бон», которые он и посылает сбросить над неприятельской дивизией. А 26 августа шесть самолетов, предоставленных в распоряжение эльзасской армии, отправляются уже с запасом бомб, в количестве трех при каждом самолете, для бомбардировки скоплений войск, которые им могли бы встретиться.

4 сентября эскадрилья № 3 получила приказ немедленно перейти на аэродром Мэлли, в распоряжение армии генерала Фоша. При отправлении происходит ее первая по-

теря: лейтенант Третар убивается 5 сентября, упав над ангарами с высоты в 400 м., соскользнув на вираже. Это был первый из военных летчиков, который свершил смелый перелет из Казабланки в Фец (в Марокко), — первый этап, который должен был привести его в Уджу, если бы его не арестовали.

Таким образом французская авиация с самого начала войны ищет свою роль в боевых действиях и успешно пробует свои силы в разведке, в корректировании стрельбы артиллерии и в бомбардировке. Но только 26 октября состоялся первый воздушный бой. Летчик Тиссо с наблюдателем преследовали немецкий биплан, который бомбардировал ангары около Восьена, где была расположена эскадрилья, приданная к VI армии; они быстро настигли немца и послали ему в догонку несколько пуль из карабина.

С момента объявления войны до 28 февраля 1915 года среднее число часов, налётанных в эскадрильи № 3 за месяц, составляет 60; общий итог — 407 ч. 10 м.

В марте стрельба противника делается очень меткой, наши же попытки найти места специальных неприятельских батарей были тщетны, а 22 марта впервые был ранен шрапнельной пулей в бедро летчик-наблюдатель Сенфлу. Тогда капитан Мюнх принимает героическое решение. 2 апреля он поднимается один и в продолжение часа летает на высоте в 2.600 метров над неприятельскими батареями, чтобы вызвать их огонь в то время, как два других самолета кружатся за неприятельскими окопами на высоте в 1.200—1.400 метров, наблюдая каждый за определенным районом. Змейковый аэростат и все земные артиллерийские наблюдатели тоже принимали в этом участие. Таким способом были обнаружены и зафиксированы восемь неприятельских батарей.

Накануне, по требованию командующего VII корпусом, другой летчик, Женевуа, с той же целью исполнил не менее опасное поручение, летая один на высоте в 1.200 метров к западу от Нувроя над обстреливаемым немецким окопом, чтобы привлечь огонь пехоты. Сильная ружейная стрельба

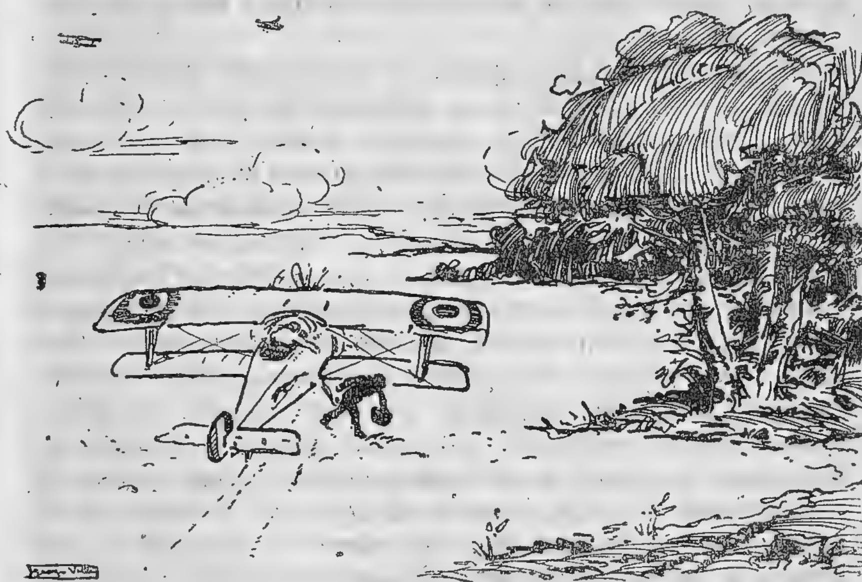
действительно разразившаяся, дала ему возможность наблюдать за результатами французской стрельбы и точно установить место немецкой воздухобойной батареи.

Таким образом, уже в самые первые месяцы войны французские летчики проявляли свою инициативу и свое мужество, в обстановке самых непредвиденных опасностей, для развития своего родного дела — войны в воздухе.

18 марта 1915 г. лейтенант Брокар из эскадрильи № 6 был назначен командиром вновь сформированного отряда под именем «М. S. 3», который должен был заменить в VI армии эскадрилью «Bl. 3». Туда же был зачислен летчик сержант Ведрин, поступивший добровольцем. Оба они впервые приступили 22 мая, правда безрезультатно, к несению истребительной службы. Но уже 24 мая Ведрин выполнил благополучно свое первое «секретное поручение». С ним была связана серьезная тайна, и долгое время нельзя было узнать, в чем тут дело. То же имело место и в следующих случаях, так как с этих пор Ведрин сделался специалистом именно по таким «поручениям», не имея никогда особой склонности к бою. Об этих своих операциях Ведрин, пользовавшийся широкой популярностью, как летчик еще до войны, много рассказывает сам в других описаниях.

По приказу Главного Инспектора воздушных сил генерала Бернар, Ведрин был назначен нести патрульную службу против цеппелинов. Потом на блиндированном самолете, которого он окрестил «коровой», он сделал несколько смелых артиллерийских наблюдений. Еще три недели, исполняя приказания, он служил с пользой у генерала Леблуа. Но после того был выслан в Дижон с аттестатом: «неспособный и недисциплинированный» и в продолжение нескольких месяцев был в совершенном бездействии. Наконец, в начале 1915 года, он обратился к подполковнику Барес, который произвел его в сержанты и доверил ему несколько специальных поручений, состоявших в высаживании в неприятельском расположении контр-разведчиков с почтовыми голубями. Ведрин выполнил восемь таких поручений в 1915 г. Во многих случаях он доказал свою исключитель-

ную храбрость, разыскивая спустя несколько дней в условленных местах своих таинственных пассажиров. 29 мая ему удалось лётом доставить обратно одного из них. 13 июня второй такой пассажир не оказался в условленном месте; возможно, что он был расстрелян. Третий был обнаружен противником в тот самый момент, когда Ведрин был готов взять его с собой. За свои подвиги Ведрин получил благодарность в приказе по армии, а 29 мая был награжден гене-



Секретное поручение: высадка шпиона.

ралом Дюбуа военным крестом. Кроме того за ним числится наибольшее число налётанных часов до конца августа 1915 года.

Однако в конце июня выдвигается новый герой — это капрал Гинемер. Ведрин пишет в своих воспоминаниях, что он горд иметь такого ученика, как Гинемер. Другой вопрос, поскольку последний мог гордиться своим учителем.

1 мая 1915 г. эскадрилья № 3 под командою Брокара, произведенного 22 марта в капитаны, имеет в своем составе

5 пилотов унтер-офицеров (в том числе Ведрин), 4 летчиков-наблюдателей офицеров и 1 унтер-офицера. Механик одного из этих летчиков — Дино был убит 19 июня при преследовании немецкого «Авиатик» на борту Морана-Парасоль. Оба самолета шли навстречу, когда немец открыл огонь и пробил крыло и корпус французского самолета. Две пули попали в голову Дино. Летчик, удивленный, что не слышит его выстрелов, оборачивается и видит Дино обагренным кровью. Тотчас же он спускается; но Дино умер, не приходя в сознание.

2 июля 1915 г. в эсадрилью вступает лейтенант Дёллин.

На другой день, 3 июля, капитан Брокар одерживает первую воздушную победу, которая должна быть отмечена.

В 5 ч. 20 м. дня был замечен немецкий самолет типа Альбатрос, обстреленный французской артиллерией. Капитан Брокар, имея пулемет, карабин и маузер на одноместном Ньюпоре, решает вступить с ним в бой. Он настигает его на высоте в 2.500 метр. и с расстояния в 200 м. пробует обстрелять его из пулемета. Пулемет не действует, — возможно от неумелого обращения. Неприятель, имея противника сзади и снизу, поворачивается то вправо, то влево, чтобы дать возможность стрелять своему наблюдателю. Последний стреляет из автоматического ружья, склоняясь попеременно с одной стороны на другую. Ньюпор имеет четыре попадания, которые пробивают его крылья, — два справа и два слева. Капитан Брокар приближается на 80 метров и отвечает из Винчестера: 2 магазина по 9 патронов, потом 20 патронов маузера, но все без явного результата. Уже в пятидесяти метрах он расстреливает третий магазин. С последней пулей противник внезапно никирует. Очевидно, был поврежден мотор или ранен пилот. Оба самолета следуют на расстоянии от 20—80 метров друг от друга, при чем французский слегка сзади и под неприятелем. На 1.000 метрах высоты немецкий наблюдатель внезапно приподнимается, поворачивается, поднимает руку и делает знак больше не стрелять. Или у него нет больше патронов, или его пилот серьезно ранен. Снижение обоих самолетов про-

должается до высоты в 400 метров. Уже близки немецкие окопы. Неприятельскому самолету удалось сесть в нескольких стах метрах за своими окопами. Капитан Брокар делает полукруг, чтобы вернуться к себе. Много раз он должен был в пути делать мертвые петли, чтобы не опередить своего противника, имевшего меньшую скорость.

Второй неприятельский самолет был сбит в эскадрилье капралом Гинемер.

Вечером 19 июля он поднялся, в 8 ч. 15 м., с солдатом Гердером на своем самолете «Vieux Charles», в погоню за показавшейся в воздухе немецкой машиной. Он настигает противника и выпускает по нем из пулемета, — увы, безрезультатно, — пятьдесять патронов. После того пулемет заело. Противник быстро удирает, преследуемый им, затем пикирует и скрывается в облаках. Гинемер и Гердер, возвращаясь домой, замечают на высоте в 3.200 метров другого противника, «Авиатик», который направляется в Суассон. Они преследуют его до самого города. Гинемер пикирует и становится в 50 метрах сзади под ним и слева него, чтобы его не было видно. Гердер исправляет свой пулемет и открывает огонь. При первом выстреле с Авиатика летит обломок. Неприятельский наблюдатель отвечает из карабина. Одна пуля оцарапывает правую руку и пробивает шлем Гердера в нескольких миллиметрах от его головы. Другая пуля попадает в крыло. При последней пулеметной очереди на 2.800 метрах немецкий летчик падает со своего места, наблюдатель поднимает руки; Авиатик переходит в пике, воспламеняется и, переворачиваясь, падает. Гинемер, обстреливаемый противником с земли, садится к юго-востоку от Суассона; его самолет катят в ангар, но винт попадает в копну сена и ломается. Починка производится на месте, и приехавший Ведрин гонит самолет в Восьен, забрав с собой победителя, как пассажира.

Это была первая бесспорная победа летчика капрала Гинемера. За нее он получил военную медаль точно так же, как и Гердер. Сражение длилось 10 минут на расстоянии от 20—50 метров. Никто не предвидел еще тогда, какую слав-

ную серию открыл этот бой для того, вся жизнь которого была блестящей, но короткой эпопеей... Около пяти месяцев прошло затем до следующей победы Гинемера: второй самолет был сбит им 5 декабря 1915 г., в районе Компьена.

Об этом рыцаре воздуха, герое Франции, почти легендарном, — было написано очень много. «Летучий пулемет» — вот во что хотел превратить Гинемер своего воздушного коня. Анри Бордо в своем труде «Геройская жизнь Гинемера» пишет, что он, как позднее и летчик Фонк, не могли спокойно жить в кругу своей семьи, и что Гинемер просил свою сестру будить его в хорошую погоду, чтобы летать и сражаться. Не легкая задача охарактеризовать человека, который после первой своей победы пишет отцу: «никакого впечатления, только удовлетворенное любопытство». Даже его таинственная смерть не помогла его разгадать. Известно, что немецкий летчик Виссеман, гордившийся тем, что он сразил Гинемера, сам был убит пулей в голову летчиком Фонк.

В возрасте двадцати одного года Гинемер пошел на службу добровольцем. Вся его блестящая карьера длилась менее двух лет—от 5 декабря 1915 г. до 11 сентября 1917 г.; когда он бесследно исчез. Вся его слава — в этих двух датах; за ним числятся 25 отличий в приказах, несколько ран и 54 воздушных победы. 25 мая он совершил подвиг, беспримерный в истории воздушного боя, сбив четыре неприятельских самолета в один день.

Начиная с сентября 1915 г., число часов, налетанных Гинемером в месяц (45 ч. 50 м.), превосходит Ведрина (32 ч. 20 м.). Побив рекорд налетанных часов, в октябре он удачно соперничает с ним и в выполнении специальных поручений. Неоднократно Гинемер отправляется в тыл, чтобы торопить конструкторов. И ничто не могло отвлечь его от цели. Даже женщинам, ему близким, он старался внушать любовь к военному делу, разъясняя им все подробности. Ничто больше его не интересовало, и хотя в его манере держать себя и была некоторая небрежность ученого, занятого постоянно одной мыслью, все же он привлекал к себе всех

окружающих своей выразительностью. Он никогда не читал писем с незнакомым почерком к огорчению его самых ревностных поклонниц, бомбардировавших его разными посланиями с адресами на подобие, например, такого: «Гинемеру, знаменитому летчику, идеалу неустрашимости и славы».

* *
*

28 августа 1915 г. должно быть занесено в историю эскадрильи № 3. Капитан Брокар сбил в этот день второй самолет, который загорелся и упал, объятый пламенем, как и в победе Гинемера 19 июля. Дело было так.

Неприятельский самолет держал курс на Компьен. Капитан Брокар на одноместном Ньюпоре приближается к нему незаметно на 50 метров и вступает с ним в бой на высоте в 3.600 метров. Он выпускает в противника десять пуль из пулемета, прежде чем тот успевает сделать малейшее движение. Неприятель пикирует вертикально с полным мотором. В ста метрах ниже самолета падает темный предмет — это вероятно один из двух летчиков, сброшенный в пространство и кончающий свое существование. Немецкий самолет в своем падении ложится на спину, потом переворачивается и, наконец, врезается в землю, где загорается посреди рощи, в нескольких стах метрах от Флёрина. Капитан Брокар немедленно садится вслед за ним на лужайке, всего в 300 метрах от него. На его глазах взрываются немецкие патроны, воспламененные пожаром, и одна из бомб, бывшая на самолете; другая бомба упала в нескольких метрах от него и не разорвалась. Огонь делает свое дело. Летчик, раздавленный мотором, ранен кроме того двумя пулями: одной в голову, другой — в грудь. Пехотная часть, находящаяся по близости, воздает ему должные почести и хоронит его в Флёрине. А на другой день газеты публикуют о гибели лейтенанта Байлер.

Осенью 1915 г. эскадрилья № 3 делает разведки, несет охранную и сторожевую службу и участвует в воздушных бомбардировках.

26 октября президент Республики награждает Ведрина военной медалью.

Зимой 1915 г. начинается серия беспрерывных побед Гинемера. В одном месяце их целых три: 5-го, 8-го и 14-го декабря.

5-го декабря два неприятельских самолета показались в 3.200 метрах в районе к западу от Шони. Гинемер набрасывается на того, который выше, и настигает его около Байли. В 50 метрах он выпускает в него первую очередь из своего пулемета. Противник успевает ответить ему только двумя выстрелами, потому что Гинемер тотчас же занимает место под ним и метров на 20 сзади. Тут Гинемер расстреливает остаток своего магазина в 47 патронов. Противник пикирует штопором. Гинемер сильно обстреливаемый с земли, спускается вдоль реки Уазы к северу от Компьена.

8-го декабря Гинемер получил приказание обследовать новую железную дорогу, построенную противником от Руа до Несль. В походе он отрезает путь немецкому самолету, в момент его перелета через передовые окопы, и гонится за ним. Настигнув его через 5 минут, он выпускает по нем сзади и снизу все 47 пуль из пулемета. Это было в 10 ч. 35 м. Немецкий самолет пикирует, воспламеняется, переворачивается, падает колесами вверх и увлекаемый сильным западным ветром относится к Бёврень. Наблюдатель и пилот, выброшенные из самолета, падают: первый в лес, второй в соседнее селение. Гинемер выполняет задание, возвращается и дает полный отчет.

14 декабря он конвоирует боевую эскардилью V. 108. Во время бомбардировки его атакуют два моноплана Фоккер, типа Моран, с ротационным мотором. Один из них, двуместный, атакует его; Гинемер отбивается, выпуская из пулемета очередь в 10 патронов. Неприятельский самолет делает поворот, не отвечая, наталкивается на другой конвойный самолет летчика Бюке и скрывается. Потом он возвращается и вновь нападает на Гинемера, который на расстоянии 100 метров открывает огонь и расстреливает последние патроны в тот момент, когда противник пролетает над ним

всего в 15 метрах. Фоккер тотчас же пикирует штопором. Гинемер перезаряжает свой пулемет и, в свою очередь, пикирует на второго Фоккера, нападающего на Бюке и на двух Вуазенов-бомбоносцев. После 10 минутного боя противник скрывается. В самолет Гинемера попало пять пуль; одна из них повредила винт. — За эти подвиги молодой доброволец был отмечен в приказе по армии и был награжден 24 декабря крестом кавалера Почетного Легиона.

— «Первоклассный летчик», — гласит этот приказ, — «образец мужества и самоотвержения, выполнил в течение шести месяцев два специальных поручения, требующих исключительного присутствия духа, и участвовал в тринадцати воздушных боях, из которых два окончились воспламенением и гибелью неприятельских самолетов».

Наступают дни Вердена. Ведрин, сильно утомленный, отправляется в школу воздушной стрельбы в Казо. 2-го февраля 1916 г. летчик сержант Гривотт и наблюдатель Грассаль, вылетев в патрулирование, падают в немецком расположении. Гривотт в бою с Фоккером убит в воздухе, а Грассаль, серьезно раненый, умирает вечером от последствий падения. Эта двойная потеря эскадрильи вслед за Дино отмечена в журнале военных действий такой простой припиской: «какова бы ни была их судьба, они до конца исполнили свой долг и заслужили уважение и благодарность со стороны личного состава эскадрильи и всей страны».

3 и 5 февраля приносят новые победы Гинемеру, а 11 февраля отличен в приказе Дёллин за выполнение более 60 походов по воздушной фотосъемке, по глубокой разведке и бомбометанию. Но это было только началом карьеры Дёллина, которая сделалась в дальнейшем в эскадрилье № 3 одной из наиболее блестящих.

После своих полетов на Фармане 62, — Дёллин начал учиться на Ньюпоре. Всем известно, каким идеальным бойцом он сделался в истребительной службе. Очень спокойный, всегда точный и неразговорчивый, он не менее других питал страсть к авиации. Даже свою собаку, которую он часто брал с собою в воздух, он назвал именем аэроплана

«Парасоль». Долгое время этот таксик был любимцем летчиков, делая честь своему хозяину. Сам Дёллин обладал таким хорошим здоровьем, что оказался в состоянии выздороветь в две недели после раны, случайно полученной во время одного воздушного боя.

4 марта 1916 г. сержант Гинемер производится в первый офицерский чин.

12 марта он отрезает в воздухе отступление неприятельскому самолету, замеченному у Компьена, и сбивает его, несмотря на троекратное заедание своего пулемета. Противник падает в лес, объятый пламенем.

13 марта, тотчас по своем приезде в Бар-ле-Дюк с Брокаром и Дёллином, он сражается с четырьмя самолетами противника утром и с другими двумя после обеда. В этих бешеных боях он был ранен двумя пулями в левую руку. Ему приходится отправиться в тыл.

Капитан Брокар, в свою очередь, продолжает борьбу и 14 марта собирает для этой цели свою эскадрилью. 17 марта он сражается последовательно,—человек не слова, а дела,— с тремя самолетами: один типа Фоккер, один — L. V. G. и один — Авиатик.

При атаке 19 марта нового L. V. G. на расстоянии 25 метров он ранен в губу и принужден отправиться в тыл. В этот день его самолет имел 12 пробоин.

Его отряд получает приказ оперировать с дивизионом подполк. Пёти, неся сторожевую службу в районе между рекой Меуз и дорогой в Этен. С тем же рвением он работает и там. Ведрин, вновь вступив в эскадрилью 23 марта, через три дня принимает участие, совместно с летчиками Бюке и Шэна, в бою к северу от Дуамона. Здесь выходит победителем Шэна, сразивший неприятельского наблюдателя. Последний ранен. Его голова склоняется на борт корпуса самолета; его пулемет, никем не управляемый, свешивается вертикально... За эту победу, — тринадцатую по счету в эскадрильи № 3, — Шэна был награжден военной медалью.

Что касается Ведрина, то он закончил войну, находясь на артиллерийском заводе. Он убился 21 апреля 1919 г. на

состязании в перелете Париж — Рим, падая што-пором.

Дёллин не избег судьбы своих двух доблестных товарищей. 31 марта, принудив спуститься одного Фоккера, он был сам ранен в правую руку, как и Гинемер в бою с Альбатросом. Но уже 27 апреля он снижает неприятельский разведочный Авиатик, а 30-го апреля, нападая врасплох на Фоккера и выпуская по нему 24 пули с расстояния всего в 15 метров, заставляет и этого врага спуститься на опушке леса к северу от Дуамон, при чем головная часть корпуса его Ньюпора оказалась забрызганной кровью немецкого летчика. 13 мая он вступает в бой с неприятельским отрядом из пяти самолетов, при чем в четырех схватках в его самолет попадают 6 пуль.

28 апреля эскадрилья № 3 во время общей разведки перед боем потеряла убитым лейтенанта Перетти, который, преследуя атакованного им Фоккера, был ранен в почки. Его пулемет, отказавшийся действовать, принудил его прервать бой. Самолет упал в 200 метрах к северу от Тьервиля, и Перетти был поднят уже мертвым.

Капитан Брокар, не усидевший в лазарете и сбежавший оттуда, вновь занял свой боевой пост. 16 апреля эскадрилья № 3 была переведена в Каши на Сомме.

6 июня появляется новый летчик — лейтенант де-ла-Тур, чистенький, прилизанный, элегантный, — но с той специфичной элегантностью, по которой можно сейчас же распознать прежних кавалерийских унтер-офицеров, — любивший со свойственной южанам экспансивностью повторять своим товарищам по двадцати раз один и тот же рассказ о своих победах, иногда даже не совсем правдоподобных. Вот два примера. Де-ла-Тур, увлекаясь собственным красноречием, рассказывая, что, пролетая однажды очень низко над самыми окопами с поврежденным мотором, он принужден был «сделать свечку», чтобы перелететь проволочные заграждения... В другой раз, опять с поврежденным мотором пробитым пулей, он сделал «метрвую петлю» и, очутившись затем нос к носу с противником, выпустил в того

несколько патронов... Нечего и говорить, что оба эти маневра с поврежденным мотором абсолютно невозможны.

Однако, благодаря своей необычайной дерзости в боях, де-ла-Тур заставлял снисходительно относиться к его подчас фантастической болтовне. Будучи посредственным стрелком, он не уступал в своей смелости и Гинемеру и буквально давил своего противника, нападая на него сверху. Его акробатическая виртуозность была тоже необыкновенна; к несчастью, она и сделалась причиной его гибели при публичных полетах после войны на одном английском аэродроме.

В июне 1916 г. эскадрилья № 3 праздновала возвращение Гинемера и прибытие лейтенанта Гёрто и подпрапорщика Дорм.

Гёрто, служивший в эскадрилье № 38, — по натуре своей полная противоположность де-ла-Туру. Мало общительный, с уклончивыми ответами и с блуждающим взором — он приводил в смущение болтливых, тем более, что за его юношеской наружностью сказывалась железная воля. Кадровый офицер, интеллигентный, культурный, любитель музыки, меткий стрелок и великолепный охотник, он обладал и в бою беспримерной храбростью. В ноябре 1916 г., когда капитан Брокар, уже произведенный в подполковники, был назначен командующим авио-дивизионом в Каши, Гёрто принял его пост, став во главе эскадрильи № 3, и ни один начальник не пользовался такой любовью своих летчиков, как он. Только серьезные раны заставили его потом оставить фронт. Во время своего выздоравливания Гёрто был в командировке в Америке и закончил войну вместе с Брокаром в Воздушном Управлении Военного Министерства. 16 ноября 1919 г. он был выбран в Палату Депутатов.

Дорм служил во время мобилизации артиллерийским унтер-офицером в африканской колонии. Ему удалось перейти в авиацию в начале 1915 г. Сперва он был назначен в укрепленный парижский район, где пострадал от несчастного случая, спускаясь на двухмоторном Кодроне после ночного полета. 3 апреля 1916 г., вылетев из Бурже под Парижем, он один стремительно нападает на шесть неприятель-

ских самолетов типа L. V. G., при чем пять из них пустились от него в бегство, а последнего он принудил спуститься.

Свою славу в эскадрилье № 3 в течение восьми месяцев Дорм завоевал необыкновенным умением вести воздушный бой, в чем его мог превзойти только один Фонк. Немецкий «туз» Вормс, с которым он вел свой последний бой 25 мая 1917 г., вынужден был снизиться с ним до самой земли, — настолько они оба были до последнего момента в своем искусстве равноценны. Но, к сожалению, у Дорма заело пулемет, его машина загорелась и он погиб, упав на деревья.

Этот удивительный талант «папаши Дорма» был признан и Гинемером, высоко ценившим его виртуозность в пилотаже, в маневрировании с противником и в меткости стрельбы, в связи с глубоким спокойствием и невозмутимым хладнокровием, которого не могло поколебать ничто на свете.

Июнь 1916 г. закончился победой Дёллина, которому посчастливилось воспламенить зажигательной пулей змейковый аэростат, а в июле начинает свою карьеру подпрапорщик Пенье. Нападая на неприятельскую «колбасу» *, сперва безрезультатно, Пенье был сам атакован двумя Фоккерами и получил попадания несколькими разрывными пулями: одна простреливает ему руку, другая ранит в спину, а третья останавливает его мотор. Едва дотянув, планируя, до своих передовых окопов, несчастный летчик садится в проволочных заграждениях, где самолет капотирует. Под сильным огнем он с трудом окапывается и ему подают первую помощь... Кто будет оспаривать, что подобные минуты выявляют в своих страданиях наивысший героизм?

Надо заметить, что все летчики, отличившиеся в воздушной войне, как-то: Гинемер, Гёрто, де-ла-Тур, Дёллин, Дорм, Бенуа, Шэна, Раймонд, Осман, — все они вели примерный образ жизни. Никто из них не был завсегдатаем в барах и кабаре, никто из них не злоупотреблял алкоголем,

---

* „Колбасами", или по выражению французов—„сосисками", называют летчики привязные змейковые аэростаты.

и вообще они, как говорил майор Гастекс, в точности соблюдали основные правила здорового питания и гигиены.

Обладая властным характером, Гинемер прекрасно знал себе цену; наружно же он этого не показывал, хотя иногда, при неловком движении или неосторожном слове, свойственном молодости, это в нем и проявлялось. Он все время усиленно работает над собой, чтобы сделаться лучшим летчиком, тем более, что при своих первых успехах он летал без особого искусства. Поразительна была его неутомимость; ни на какие болезни он никогда не жаловался, тогда как благодаря желтому цвету лица и блестящим глазам все считали его чахоточным. И даже самые потрясающие перипетии воздушных боев не выводили его из полного физического и духовного равновесия...

Пример такого совершенства заразителен, — и много новых летчиков, призванных командиром эскадрильи Брокаром, горят желанием сравняться со старшими. Но иногда при таком энтузиазме забывали об осторожности, что для некоторых летчиков бывало подчас роковым в первых же походах. Так, сержант Бордо, пострадав после разведки, вылетел на другой день в патрулирование и не вернулся вовсе...

* * *

9 июля Дёллин и Гёрто атакуют змейковый аэростат и три неприятельских самолета. Завязывается бой. Дёллин приближается к L. V. G. в упор, но, в свою очередь, подвергается нападению второго немецкого самолета. Гёрто стремительно атакует последнего и выпускает по нем пулеметную очередь. Противник пикирует в свои окопы до самой земли; с места, где он упал, поднимается легкая струйка дыма, которая постепенно сгущается по мере того, как горит воспламенившийся самолет.

В это время Дорм, тоже принимавший участие в походе, атакует другой L. V. G.; три раза он перезаряжает свой пулемет и стреляет, наконец, в упор с расстояния всего в 5 метров. С последней пулей неприятельский наблюдатель,

явно подстреленный, падает с своего сидения. Самолет тотчас же спускается штопором. Дорм преследует его несколько секунд, в то время, как Ла-Тур, держась над местом боя, старается прогнать противника, направляющегося на Гёрто. Вся неприятельская группа оказалась разбитой.

Нельзя описать более точно все фазы таких групповых боев, требуемое в них страшное нервное напряжение, их неожиданности и их огорчения, ту быстроту, с которой каждый должен решаться или принять бой, или от боя уклониться, либо атаковать с тем, чтобы сбить противника наверняка, либо действовать демонстративно, имея при этом всегда в виду не только самого себя, но и своих товарищей и учитывая общую обстановку, которая меняется с каждым мгновением. Любой разум может помутиться от такой головокружительной джигитовки в трехмерном пространстве, при смертоносных атаках противника, длящихся иногда не долее вспышки молнии...

Гинемер, налетавший в июне 49 ч. и в июле 54 часа, однажды замечает в лету, что его винт поврежден пулями собственного пулемета. Разрегулированный в своей установке мотор резко наклоняет его самолет. Ему удается, однако, выключив мотор, благополучно спуститься планируя на аэродром. Только самолет его выходит из строя.

За это время боевая деятельность эскадрильи № 3 крайне интенсивна. Плеяда ее несравненных тузов соперничает между собой в храбрости и беспрестанных атаках. Их налеты имеют такой решительный характер, что часто при их приближении противник удирает, не принимая боя. Победы и благодарности в приказах сыплются на победителей. В этих похвалах не находят более слов, чтобы превозносить их заслуги, и ограничиваются отметкой дат и числа сбитых противников. Вот приказ от 13 сентября, относящийся ко всей эскадрилье:

«В операциях под Верденом на Сомме с 19 марта по 19 августа 1916 г. эскадрилья № 3 участвовала в 338 боях, сбила 38 самолетов, 3 змейковых аэростата и заставила

своим преследованием уйти и снизиться еще 36 неприятельских самолетов».

Наконец, благодарности не успевают следить за все возрастающими победами. 25 и 28 сентября Гинемер, Дёллин, Гёрто и Дорм заслужили благодарность в приказе по армии за их успехи в июне, в августе и в начале сентября, — без всяких подробностей, — их просто охарактеризовали, как «блестящих летчиков».

Дёллин должен был вскоре оставить эскадрилью, чтобы принять командование авиационным дивизионом. 4 сентября 1918 г. он был пожалован в офицеры Ордена Почетного Легиона со следующей реляцией:

«Дёллин, Альберт, Луи, капитан запаса 8 Драгунского полка, командующий авиационным дивизионом, превосходный летчик-истребитель, отличный офицер, образец наиболее высоких воинских доблестей, полезная деятельность и храбрость которого сделались примером для всей французской авиации. Три раза раненый в воздушных боях, он всегда возвращался в строй, едва поправившись. Прекрасные качества бойца соединяются в нем с наиболее редкими достоинствами начальника. Ежедневной работой на деле и собственным примером он создал в три месяца прекрасную боевую часть из того авиационного дивизиона, который им же был сформирован. В первые дни германского наступления выполнил под дождем на ничтожной высоте отважные разведки, которые дали командованию сведения чрезвычайной важности. Он сбил 20 неприятельских самолетов. Кавалер Ордена Почетного Легиона за военные заслуги. 12 благодарностей в приказах».

22 сентября Гинемер имел 6 боев, безрезультатно атакуя в трех схватках восемь L. V. G. На другой день ему посчастливилось сбить огнем два неприятельских самолета (в его матрикуле 17-й и 18-й), при чем еще третий принужден был спуститься между двумя побежденными. Нечаянно в его самолет попал снаряд французской артиллерии, стрелявшей в противника. Благодаря своему удивительному

искусству, Гинемер дотянул до своих окопов, где и капотировал, слегка поранившись.

10 ноября, после трех тщетных атак Гинемеру удается сбить двухместный Альбатрос, конвоированный тремя одноместными истребителями.

16 ноября Гинемер, Гёрто и Дорм сбили каждый по самолету, в то время как Раймонд имел три боя с неприятельским одноместным самолетом, который оставил его лишь после того, как летчик расстрелял три магазина патронов, заряжая свой пулемет после каждой атаки.

В ночь с 16 на 17 ноября авиационный дивизион в Каши подвергся бомбардировке двух неприятельских бомбоносцев. Три бомбы попадают в расположение дивизиона. Одна из них взрывает резервуар с бензином и зажигает походную палатку типа «Бессоно». Механик, спавший в углу ангара, совершенно сгорел, а другой был серьезно ранен. Шесть самолетов были совершенно уничтожены и только один, принадлежавший подполковнику Брокару, из этого пекла удалось спасти.

Новый приказ от 5 декабря отмечает, что эскадрилья № 3, выказывающая в воздушных боях исключительную ловкость и отвагу, сбила с 19 августа по 19 ноября 1916 г. 36 неприятельских самолетов.

В начале 1917 г., 27 января, эскадрилья № 3 переходит из Каши в Мононкур. Для летчиков начинается полоса повышений. Дорм производится в подпоручики, а Гёрто, как и Гинемер, — в капитаны.

8 февраля Гинемер в первый раз сбил неприятельский двухмоторный самолет типа «Гота», и когда он по возвращении описывал это новое чудище, то и капитан Гаркер и другие товарищи отнеслись к нему с недоверием.

Это было в то время, когда немцы бомбардировали Нанси двухмоторными самолетами в 440 лош. сил. С одним из них, патрулируя в воздухе, Гинемер очутился лицом к лицу и инстинктивно атаковал его, как он это делал всегда, под хвост. Вдруг, к его удивлению, он увидал, что под корпусом неприятельского самолета открывается люк, и оттуда

его обстреливает задний пулемет. Он сообразил, что только тогда выйдет из неприятного положения с двойным противником, если атакует его в три четверти с фронта. Это дало ему возможность четырьмя или пятью пулями повредить у противника один мотор... Но в дивизионе еще мало верили этой удивительной победе, как вдруг телефон, прервавший рассказ Гинемера, принес известие о спуске «Гота» и его захвате около Понт-а-Муссон. С этого самолета была снята фотография, которая получила затем широкое распространение на открытках в Нанси.

9 февраля капитан Ожер одерживает свою третью официальную победу, сбив германский Альбатрос.

Жак Буланже описывает этот случай так.

«Маленький, бледный, белокурый человечек, плохо поправившись после полученной раны, вернулся для выздоровления в свою эскадрилью, и так как ему было скучно на земле, он стал летать так же, как и другие... ведь это так естественно? Сегодня, в то время, как он кружился над окопами, чтобы развлечься, — и не на своем Спаде, который был в ремонте, а на старом Ньюпоре, — ему попался навстречу немецкий отряд, возвращавшийся после бомбардировки. Ожеру было немного не по себе, потому что его неисправный пулемет мог стрелять только одиночными выстрелами. Немцы, конечно, этого не знали, но они и так не беспокоились из-за него, так как были в превосходных силах. Тем не менее Ожер погнался за ними. И как только один из немцев отделился от остальных, Ожер тотчас же спикировал на него и навеки его «припечатал»... Вот каким образом упал, воспламенившись, немецкий летчик Кроне... Ведь это так просто»!

Капитан Ожер,—оригинальный, странный, весьма культурный, необыкновенно храбрый, всегда неразлучный с подполковником Брокар, — погиб пять месяцев спустя во Фландрии, жертвой своего упорства, дерзостно вступив в бой в одиночку. Еще перед тем, в Лотарингии, он был однажды близок к смерти, когда пуля прострелила его бумажник, наполненный деньгами. Без сомнения он верил в свою

судьбу как и многие, как, например, Гинемер, показывавший верх дерзости, атакуя в одиночку сперва шесть, а потом и восемь двухместных самолетов противника. Правда, Гинемеру удалось тремя атаками загнать первых с высоты в 4.900 до 2.600 метров и потом одного из второй группы с 4.000 до 800 метр., но в результате досталось и ему: полотно корпуса было разодрано и пулемет выведен из строя... Последний же самолет противника был атакован еще Спадом и, упав, разбился в воронках артиллерийских снарядов.

Роковым для капитана Ожер было 28 июля. В этот день он сражался с пятью самолетами противника над немецкой территорией и был сражен неприятельской пулей в шею. Благодаря сверхчеловеческим усилиям он смог все-таки вернуться в свое расположение, но спустившись, умер от раны на месте.

Подполковник Брокар пишет о нем так: «Авиация, которой капитан Ожер отдал все свое рвение и все свои силы, теряет в нем одного из самых искусных и отважных солдат. Как самые старые, так и самые молодые летчики никогда не забудут, что его товарищи шли за ним в боях так же, как они идут за своим знаменем, и что этот великолепный пример вдохновит их к дальнейшим подвигам».

Похороны капитана Ожер состоялись 2 августа 1917 г. в г. Дюнкирхен в присутствии его отца, воинских представителей, делегаций от разных отрядов и эскадрильи № 3 в полном составе.

— «Служа в пехоте, Ожер 31 августа 1914 г. вел в атаку свою часть и упал, тяжело раненый. Он был награжден Орденом Почетного Легиона на поле сражения. Едва оправившись после ранения, он сделался летчиком. Таким образом в лице Ожера соединились в одном герое две наивысшие воинские славы: самая скромная и самая блестящая — слава пехотинца и слава летчика. Сколько заслуженных солдат, сколько стрелков, пострадавших в траншеях, вступили в ряды летчиков, чтобы, несмотря на свои раны, приобрести еще новые лавры в небесах! Они несли на своем

руле, окрашенном в национальные цвета, алый след уже пролитой крови, которая, распространяясь по священной земле, ими защищаемой, увеличивала их энергию, чтобы подняться еще выше, в тайну небес»...

«Там, на небе, и Ожер нашел, повидимому, ту стихию, для которой был рожден, и вот он сделался грозным боевым летчиком. Он сбивает последовательно семь неприятельских самолетов, и грудь его украшается военным крестом с десятью пальмами... Украшением же его славы являются его скромность и его отвага»...

Так говорил на похоронах в прочувствованной речи, посвященной памяти покойного, подполковник Брокар...

В заключение он сказал:

— «Опечаленные аисты, которые так часто бывали в воздухе вместе с тобой, пришли сказать тебе последнее «прости». Пятнадцать из них пали в боях до тебя и ждут тебя там, в высоте... Скажи им, что мы не сойдем с своего пути, что и на небе, где теперь отдыхаешь ты, мы будем продолжать пополнение рядов героев... Скажи им, чтобы они благословили наше парение и оставили для нас местечко между ними, когда придет и наш черед. Прощай...».

* *
*

Не прошло после того и двух месяцев, как эскадрилья № 3 понесла еще более чувствительную потерю. 11 сентября 1917 г. Гинемер и лейтенант Бонзон-Вердурац, увлекаемый тем же пылом, как и первый, вылетели вместе в патрулирование и... ...и Гинемер более не вернулся...

Он исчез без следа во время боя с двухместным самолетом противника над Пелькапелем...

. . . .

19-го октября по предложению депутата Ласье, Палата Общин вынесла постановление предложить правительству украсить Гинемера, как символ вдохновения и энтузиазма всей армии и всей нации, лаврами Пантеона.

По этому случаю Брокар высказался так... Крылья Гинемера нашли себе отныне вечное пристанище, и под купо-

лом, где покоятся все те, кто наше отечество создал, они будут навсегда символом тех, кто это отечество охранял...

30 ноября на аэродроме в С.-Поль, откуда Гинемер вылетел в последний раз, ген. Антуан, командующий I армией, после произнесения глубоко прочувствованного прощального слова, наградил от имени Гинемера его преемника летчика Фонк орденом Почетного Легиона, завещая ему так же, как и капитану Гёрто, тяжелое бремя его наследства.

Эскадрилья № 3 была в это время наверху своей славы. Участвуя беспрерывно в боях на всех фронтах в продолжение двух лет и выказывая исключительное рвение и готовность к самопожертвованию, — она получила уже в третий раз благодарность в приказе по армии. За время участия в действиях в Лотарингии и Шампани она сбила 53 немецких самолета, доведя таким образом число своих побед до 128 самолетов, зарегистрированных официально, и до 132 других, тоже пораженных в боях.

Подполковник Брокар, закончив свое дело, мог уйти. 19 сентября он был назначен начальником Отдела в Секретариате Воздушных сил. Прощание его с дивизионом носило трогательный характер. К пилотам, равно как и к наблюдателям и механикам, он обратился со словом благодарности. Он просил всех не забывать павших в боях, заслуживших, чтобы им подражали и за них отмстили. Он советовал соблюдать осторожность и методичность в атаке, не отступать от правил и сохранять дисциплину в групповых боях. Он говорил, что всем известно, как восхищается и любит вся страна своих «аистов», и что эта любовь приобретена одинаково примерностью службы и блеском карьеры. Он горд честью считаться первым «аистом» и тем, что он видел триумф всего дивизиона. К грусти разлуки со своими боевыми товарищами, которых он считал своей наиболее любимой семьей, и к горести, вызванной смертью тех, кого он любил, — как скромных, так и наиболее знаменитых, — присоединяется скорбь о том, кто был лучшим украшением их славы. В будущих весенних операциях, — а может-быть и раньше, если события этого потребуют, — он надеется опять «взмахнуть

крыльями» среди своих товарищей, которых он уже не покинет... И на этих крыльях будет надпись, обозначающая все радости и горести, все надежды и чувства: «Эскадрилья аистов — № 1». Ни один самолет не должен более называться ни № 2 (Гинемер), ни № 6 (Дорм), ни № 12 (Ожер), ни № 1 (Брокар)...

* * *

В начале 1918 г. командиром эскадрильи № 3 был назначен лейтенант Раймонд, состоявший в ней на службе с мая 1916 г. Школьный товарищ Брокара, служивший до войны унтер-офицером в колониях, он жил в палатке, украшенной звериными шкурами, и всегда носил сбоку громадный кинжал, с которым ходил в атаку в 1915 г. Имея некоторое пристрастие к вину и к картам, он был тем не менее бравым солдатом. Приказы от 1916—1917 г.г. характеризуют его, как прекрасного летчика-истребителя, смелого и отважного. 20 февраля 1918 г. он отличился, сбив по счету пятый неприятельский самолет...

Вместе с ним знаменитая эскадрилья сохранила в своих рядах еще таких тузов, как Бозон-Вердурац и Байли.

Первый из них возбуждал удивление всей эскадрильи, в которой он служил в продолжение двух лет, успешно исполняя самые трудные поручения и не остывая в своей жажде к сражениям. В четыре дня он сбил три самолета противника один за другим. Накануне своей четвертой победы он получил в апреле 1918 г. звание кавалера Почетного Легиона и после нескольких признанных за ним побед был отозван в июле командовать эскадрильей «Спад 48», имеющей своей маркой скелет с косой и крыльями. Подобно лейтенанту Пастре, оставившему по себе память остроумного рассказчика, Бозон-Вердурац любил рассказывать всем гостям анекдот, посвященный летчикам-наблюдателям. Вот этот эпизод.

— На самолете G. 4 № 6 летал в качестве наблюдателя лейтенант Англежан, а пилотом был сержант Жилле. Во

время сражения на Сомме они вылетают для корректировки стрельбы артиллерии. В пути правый мотор начинает давать перебои. Трусливый наблюдатель просит пилота вернуться обратно. Жилле отвечает: — «Нет. Летим дальше».

Правый мотор заработал, и самолет приближается к фронтовой линии. Но в это время начинает капризничать левый мотор, работавший раньше хорошо. Новый диалог между наблюдателем и пилотом прерывается окончательной остановкой правого мотора. Но левый мотор заработал правильно. Самолет делает полукруг. По маневрам пилота наблюдатель предвидит капотаж.

— «Ведь мы можем спуститься на союзную землю около сахарного завода», — говорит он.

— «Нет, нет», — отвечает пилот, держа курс на свой аэродром.

По пути показывается гладкое пространство, подходящее для спуска.

— «Вот чудесное местечко», — говорит наблюдатель,— «было-бы осторожнее сесть здесь».

— «Нет, нет», — отвечает улыбаясь пилот, — «летим дальше!».

Самолет продолжает свой путь, когда на высоте 300 метров и в 2 клм. от аэродрома останавливается и левый мотор.

Разговоры ни к чему — надо садиться. Впереди поле, засеянное свеклой, и на него-то пилот и спускается. Все в порядке, только самолет долго катится. Наблюдатель, обрадованный, что он уже на твердой земле, кричит «браво, браво, чудесно...» и поворачивается всем телом, чтобы еще с большим жаром поощрить пилота. Но... самое то главное состояло в том, что поле кончалось булыжниками... Самолет медленно опрокидывается, а наблюдатель и пилот виснут на привязных ремнях... И только тогда сержант Жилле на «браво» своего пассажира грозно ответил: «теперь-то оно спокойнее»...

Другой летчик, Байли, который вступил во французскую армию перед объявлением войны Америкой и добровольно

перешел в истребительную авиацию, был из всех иностранцев наиболее привязанный к семье «аистов».

19 февраля он сбил первого немца. 28 марта, находясь на высоте 400 м. над Мондидье и наблюдая за неприятельской кавалерией, пехотой и артиллерией по дороге в Руа, он увидел внезапно двуместный самолет противника на высоте 200 м. в районе Мениль-сан-Жорж. Байли делает вираж, чтобы атаковать его, и выпускает по нем пулеметную очередь. Мотор резко останавливается, — винт поврежден или пулеметным огнем с земли, или пулей неприятельского наблюдателя. Байли сел между передовыми окопами обеих сторон почти в 20 метрах от неприятельского отряда и приблизительно в 30 метрах от другого капотировавшего французского самолета. Он забирает свой альтиметр, часы и бежит к своим окопам под обстрелом неприятельских стрелков. Один из них, не сумевший его убить,—убит сам. Небольшая группа немцев окружает первый французский самолет, ломает крылья и поджигает его. Десять французских добровольцев помогают Байли откатить его самолет приблизительно на 300 м., но сильный ружейный огонь и немецкие пулеметы заставляют все-таки его оставить.

Карьера сержанта Байли, насчитывающего 11 сбитых им самолетов противника, начавшаяся так доблестно и длившаяся четыре месяца, скоро однако тоже окончилась.

17 июня вечером он находился в патрулировании с Макари и Дюбоне. Когда они прилетели в Мондидье, было пасмурно. Байли направился к Ласинь, где небо было чище. Четыре неприятельских одноместных самолета, идя из Компьена, следовали по тому же пути приблизительно в 400 м. над ним. В то время, как Байли атаковал одного из них, другой напал на него, пикируя сверху. Байли вынужден был сделать переворот через крыло, но при этом на самолете вспыхнул пожар, и он упал, объятый пламенем.

13 июля 1918 г. капитан Раймонд, возвращаясь из патрулирования и идя на посадку на своем аэродроме, потерпел аварию на высоте всего 10 метров; самолет упал на палатку, которая, к счастью, ослабила удар. Раймонд дол-

жен был эвакуироваться, но, пробыв в госпитале, скоро вернулся, чтобы вновь принять командование эскадрильей № 3. К сожалению, в дальнейшем он летал уже немного, и во время перехода из Лиль—Баруа в Шалон в конце 1918 г. сильно простудился. Это было время сильнейшей эпидемии легочных заболеваний. Помещенный в госпиталь, Раймонд скончался на четвертый или пятый день в Шалоне, где город устроил ему торжественные похороны.

Командование эскадрильей принял лейтенант Домбрэ.

В венчание славной истории эскадрильи № 3, ей было присвоено отличие со всеми цветами военной медали.





Эскадрилья Гарро.

Опознавательным знаком этой эскадрильи в то время, когда ею командовал Менар, был зажженный факел, а после того — аист удлиненной формы, которого называли шутя бутылкой из-под Сен-Гальмие.

Эскадрилья была сформирована 26 августа 1914 г. в составе четырех самолетов Моран-Сольнье под командой капитана Жанерод. Во время отступления на Марне она пережила немало треволнений. 4 сентября эскадрилья перешла к Винсену. 9 сентября Белоусов и Жанерод стараются выяснить направление и глубину продвижения правого крыла противника на Компьень, Сенли и Нантейль. Из этого серьезного дела мы извлекаем первую победу.

20 сентября эскадрилья получает специальное поручение в Анвер и сразу же поступает в бельгийский отряд, которым командовал генерал Урбаль. Обслуживая всю армию, эскадрилья получает, наконец, 31 октября, два самолета из соединенной эскадрильи № 35 и один бомбардировочный отряд.

Первая потеря эскадрильи относится к 5 ноября. Радиссон с бельгийским наблюдателем Колиньон вылетают в этот день на разведку к Гутгюльсту. При взлете, желая избежать английского самолета, который вел перестрелку с немецким Таубе, они сделали в ветру правый вираж, вследствие чего соскользнули на крыло. Зацепившись за ветви дерева, самолет переворачивается и разбивается, упав на спину с работающим мотором. Колиньон,

который был очень маленького роста, так что его голова едва выглядывала над корпусом, отделался легкими поранениями и сильным сотрясением организма; в тот же вечер его отвезли в автомобиле в Дюнкирхен. Радиссон же был поднят без сознания, сильно истекающий кровью. Доктора нашли перелом затылочной части головы. Перенесенный в госпиталь Поперинга, он умер вечером, не приходя в сознание.

В начале 1915 г. приступает к боевой работе Гарро и менее чем в три месяца одерживает свои первые победы. Он явился родоначальником в лётной службе равно истребительной, как и бомбардировочной. Уже первые пробы зарекомендовали его, как большого мастера дела.

1 февраля Гарро появляется в эскадрилье с одноместным самолетом, впервые вооруженным пулеметом. 6 февраля самолет уже готов. 11 февраля он делает первое испытание своему новому оружию, стреляя в круглую мишень, изображенную на пляже в окрестностях Дюнкирхена. 20 марта он производит опыты с бомбодержателем калибром в 155 мм. Из двух первых бомб, брошенных им незаряженными с высоты в 1.000 м., одна попала довольно хорошо; из двух следующих бомб, с которыми он поднимается вторично, одна падает и взрывается недалеко от цели, вторую же заело, и он сбрасывает ее в море.

1 апреля Гарро опять совершает полет с двумя бомбами калибром в 155 мм. для бомбардировки Хандзама. В пути, на высоте в 1.700 м., он встречает Альбатроса, стреляет по нем сверху из пулемета и затем маневрирует, чтобы зарядить оружие. Альбатрос делает полукруг и сам атакует его в свою очередь, но, встреченный снова стрельбой, пикирует. Гарро преследует его, продолжая стрельбу. В 1.000 м. от земли неприятельский самолет загорается и в виде отдельных обломков падает в Удекапелле; оба летчика, страшно обгоревшие, конечно, погибли.

За эту первую победу Гарро получил 4 апреля первую благодарность в приказе.

15 апреля Гарро сбивает второй самолет, а 18 апреля третий. В тот же день он вылетает, чтобы сбросить две бомбы калибром в 155 мм. над вокзалом Кутре, но не возвращается. Германское радио известило, что он был вынужден спуститься в 10 километрах севернее города, где и был взят в плен.

Немецкое заключение продержало Гарро целых три года. И неумолимая судьба освободила его только для того, чтобы в следующем же полете он нашел свою смерть.

* * *

20 августа 1918 г. Гарро вновь появляется на аэродроме дивизиона G. C. 12, чтобы продолжать свою лётную службу. Он в новой форме офицера 27 стрелкового батальона, в белых перчатках, пополневший и в высшей степени корректный. Его серьезное отношение к делу и скромность производят на «аистов» впечатление тем более, что из нового состава его не знал никто.

Все теснятся вокруг него, чтобы услышать рассказ о его побеге из плена и о немецких впечатлениях. Он обращает особое внимание на обязанность для высших французских офицеров отдавать честь даже немецким подпоручикам — не из-за их чина, а как представителям немецкой власти.

Гарро удалось бежать пять месяцев тому назад переодетым в форму немецкого офицера. С необыкновенным хладнокровием он беспрепятственно добрался по железной дороге до голландской границы и, перейдя ее, был уже вне опасности. Зябкий по натуре, Гарро надел волчий полушубок, что немало способствовало тому, что его не распознали.

Через три дня после его бегства новый побег четырех его товарищей — увы! — обнаружил все: в виде репрессии семьдесят пленных французских офицеров были посажены в карцер.

Гарро вернулся из Германии, убежденный в поражении неприятеля. «Еще несколько месяцев тому назад немцы считали себя безусловными победителями. Поэтому они терпели все. И когда им говорили, что не могут же они держаться так до бесконечности, они отвечали на это: все равно, ведь мы уже победили... Теперь же, к концу войны, их взгляды очень изменились»... И Гарро, пожалованный 8 марта званием кавалера Почетного Легиона, спешит ускорить поражение упорного противника.

В самый день его приезда, или, вернее сказать, возвращения в эскадрилью № 26, Гарро принимает участие в разбирательстве спорного вопроса между двумя летчиками его эскадрильи и капитаном Инди, командиром эскадрильи № 67, участвовавших в преследовании и сбитии немецкого двуместного самолета в районе Руа. На другой день после приезда Гарро свершает свой первый пробный полет, но — плохое предзнаменование! — он был вынужден спуститься с остановившимся мотором. Награжденный еще в начале войны за свои заслуги в военно-авиационной промышленности, умный и серьезный, спокойный и отважный, весьма искусный в лётнем деле, он оказывается после высидки в плену в положении человека уже отсталого в авиации и не могущего, конечно, быть прежним Гарро: это ученик, который, выйдя из лётной школы и возобновив свое обучение, хочет сразу постичь все последние приемы и методы истребительной авиации. Он постоянно задает вопросы капитану Севен о методах боя с одноместными самолетами и с двуместными, с одиночными или групповыми. Вместе с ним же он собирается делать и первые полеты, не вступая сперва в бой. Каждый день он тщательно занимается регулировкой своего самолета и практикуется в стрельбе, вооружившись еще привезенными из Германии очками, так как он близорук.

29 августа Гарро обращается вдруг к Фонку со следующим вопросом:

— А вы не боитесь попасть в плен?

— Нет, — стойко отвечает «непобедимый».

— Тогда я пойду с вами.

— В германском расположении я поднимаюсь обыкновенно на 6.000 метров над немцами,—отвечает Фонк,— и это дает мне для маневрирования район в 20 километров.

— А если немец под вами в 2.000 метров, — допрашивает Гарро, — вы его атакуете?

— Делать нечего, раз он над своими окопами. Главное заключается в том, чтобы, разыскав на высоте в 4.000—4.500 метров разведочный самолет, маневрировать так, чтобы привести его к нашим окопам, а потом отрезать ему отступление. Таким образом 1-го августа я преследовал одного немца, дойдя с ним до Грандвильер, и сбил его над Амьеном...

Однажды вечером, в том же Грандвильер, Гарро обедал с несколькими «аистами» за столом приветливого капитана Перальда, бывшего в продолжение долгого времени в дивизионе «аистов» хозяином собрания. Ночь была тихая, небо звездное. Было решено сделать небольшую прогулку. Вдруг глухой шум неприятельских моторов грубо нарушил тишину. Послышались взрывы бомб.

Гарро, как всегда задумчивый, долгое время с грустью во взгляде созерцал небо.

— А что сделано во Франции в отношении ночного боя? — вдруг задает он вопрос.

— Ничего, — отвечают ему.

— Я это знал, — с силой восклицает Гарро, — но я хотел это услышать здесь, на фронте!.. Ничего не сделано... Значит, надо сделать, надо организовать ночной бой... это легко... да... это легко... С завтрашнего дня я примусь за работу...

— Если это легко для тебя, — прервал его Раймонд, — так ты думаешь, что это будет легко для всех?

— Милый мой, ты глуп! — с особой живостью ответил Гарро. — Я слышал то же самое, когда представлял другие свои проекты. Нет, тысячу раз нет, я способен не

на большее, чем кто-либо другой. Достаточно наблюдать, изучать и приводить в исполнение...

Громкие взрывы прерывают его слова: это громят местечко Кревкер.

— Кревкер — хорошо, — продолжает Гарро. — Я займусь его защитой. Я не пойду на розыски невидимого врага в просторе темного неба. Я буду держаться около Кревкера, на одном этом месте, на этой маленькой точке. А другие пойдит в другое место.

И все более воодушевляясь и как бы ища взглядом в небе вероломного врага, он продолжал:

— Да, я увижу этого врага... мне необходимо его увидеть. Почему его не видно? А летает он низко... Почему нет прожекторов? Наконец, я войду в связь сверху с прожекторами на земле. Достаточно установить условный код световых сигналов. Прожекторы будут указывать мне путь, будут мне «говорить»... Ничего нет, мне кажется, проще... Прежде всего надо видеть, надо видеть во всех направлениях. Существует ли самолет с таким кругозором? Нет. Значит, надо его создать, надо создать самолет для ночного боя. Я об этом думал... У меня есть относительно этого свои соображения.

Кто может сказать, что несчастный и великий Гарро не осуществил бы своих проектов после его первого проекта стрельбы через винт, не обеспечил бы также ночную защиту войсковых расположений, госпиталей и населения, находящегося в тылу, — задача, которая до того считалась неразрешимой?

Во время этого подготовительного периода дивизион G. C. 12 несколько раз меняет свою стоянку, дойдя до Вердена. Во время наступления на Сен-Михель Гарро заявляет, что он готов и для боевой службы. Однажды он вылетает с Севеном и двумя другими летчиками. Начальник эскадрильи, заметив издали Фоккеров, предупреждает его, но Гарро продолжает свой путь, ничего не видя. Фоккеры в количестве семи пикируют на одного из наших двуместных самолетов, которого выручает Севен;

Гарро, не видевший ничего этого, теряется, делает вираж, поднимается, пикирует тоже. Фоккеры его окружают; первый подошедший мог бы его убить, но у них не хватает храбрости. Опечаленный Севен оставляет бой, чтобы подойти к Гарро крыло к крылу и защитить его таким образом. Несчастный подает отчаянные сигналы. Наконец, они возвращаются...

— Я больше никуда не гожусь, и мне надо бросить дело, — записывает Гарро с грустью. — Я ничего не



Обучение стрельбе.

вижу в бою при теперешних скоростях. Смогу ли я когда-нибудь видеть? — По совету Севена, он методически старается исправить свое зрение и надлежаще оборудовывает свой самолет; он достает себе новые очки, особый козырек перед сидением и производит большие опыты на земле.

Дивизион переводится в Шампань для участия в наступлении IV армии. В разведке вдали от фронта Гарро все видит, наконец, и возвращается довольный. Он возобновляет уроки воздушного боя с командиром своей эска-

дрильи; пример Фонка его возбуждает и подстрекает. «Туз из тузов» объясняет ему, как он атакует в одиночку неприятельские патрули, пролетает сквозь них пикируя и потом возвращается, снизив двух или трех противников без особого риска. Севен уговаривает Гарро не пытаться подражать Фонку, а довольствоваться преследованием двуместных самолетов в нашем расположении, и Гарро как-будто соглашается с ним. И вот снова они вылетели на охоту в Шалон навстречу неприятельским разведчикам. Севен атакует одного из них издалека, в то время как Гарро замечает другого, в непосредственной от себя близости; принужденный следовать за своим начальником, который его не видит, но не может атаковать неприятеля, но зато он в восторге от своего глазомера. Только об одном он жалеет:

— Мы потеряли время, — говорит он. — Если бы мы были над нашим расположением, мы бы могли сразиться три или четыре раза.

Севен делает все возможное, чтобы его успокоить, и на другой день не берет его с собой. Эта предосторожность оказалась тем более уместной, что в этот день у него был особенно жестокий бой с лучшими немецкими тузами на Фоккерах, которые по своим летным качествам были лучше наших спадов. Одному из противников удалось даже преследовать Севена до самой земли после боя, который велся с 4.000 м. При этом нужно было позаботиться о спасении товарища, так как три Спада сражались против 10—12 Фоккеров. Но в этом бою принимал участие Фонк, который с присущей ему уверенностью легко сбил двух противников.

Гарро был в отчаянии, пропустив такой случай, и хотя ничего об этом не говорил, но явным его желанием было, во что бы то ни стало, сравняться с Фонком, лавры которого не давали ему спать. Напрасно старается Севен доказать ему, что он не может чувствовать себя так уверенно, как Фонк, вследствие бесподобного искусства последнего в стрельбе, — качество столь громадного значения, что оно

беспощадно приговаривает к смерти всякого противника, им намеченного.

2 октября Гарро и Севен вылетают опять. Первый должен завязывать бой, а второй его выручать, если дело сложится неудачно. Гарро атакует патруль из шести Фоккеров. Севен его прикрывает. Но удачи не было. Гарро возобновляет бой и вонзается в самую середину патруля. Избранный им самолет оказывается в скверном положении, и другие спешат на выручку, пикируя на Гарро. В свою очередь, пикирует и Севен. И в результате оба неустрашимых летчика выходят победителями, снижая каждый своего противника.

Но вечером командир эскадрильи № 26 высказывает опасение: он хотел бы, чтобы Гарро, несмотря на свою победу, не поступал впредь так неосторожно. Гарро же уверяет, что он рисковал мало, так как все произошло очень быстро. К тому же успех вернул ему полную уверенность в себе. Теперь он видит и стреляет прекрасно. Вперед!..

Утром 5 октября он выходит вновь с пятью летчиками. Севен замечает первый немецкий патруль из Фоккеров и начинает маневрировать. Но Гарро уже не держится от него так близко и пускается в атаку, не дождавшись сигнала. Наши Спады подошли к противнику слишком близко. Большого труда стоило их начальнику подозвать Гарро и заставить его следовать в строю. Остальные четыре летчика внезапно пикируют на сильный двуместный самолет, который кажется им подходящей жертвой. Гарро, занятый всецело Фоккерами, преследует их, забирая высоту, и опять отделяется. Не желая оставлять его одного, Севен принужден выйти из патруля. В этот момент на горизонте показывается другая группа Фоккеров и охватывает их: семь с одной стороны и шесть с другой. Шансы слишком неравные. Севен начинает без конца сигнализировать крыльями около Гарро, чтобы заставить его вернуться, но последний удаляется к неприятелю все дальше и дальше. Пять раз подряд он атакует, и пять раз Севен его выручает. Бои разыгрываются горячо, но безрезультатно. А Гарро все упор-

ствует. Около 10 ч. 30 м. он завязывает бой в направлении на Вузье с патрулем из 7 Фоккеров, которые возвращаются домой; это было уже в 10 километрах за неприятельскими окопами. Отряд Спадов из эскадрильи № 48 замечает Гарро попрежнему под прикрытием Севена и старается им помочь. Гарро стремительно бросается в середину Фоккеров. Его начальник следует за ним и завязывает бой с несколькими противниками. Гарро сражается тоже, но вдруг скрывается из виду. Севен тщетно ищет всюду его самолет, на верхнем крыле которого был крупный знак «30». Найти его оказалось невозможным... Бой продолжался с переменным успехом с несколькими самолетами эскадрильи № 48. Севен оставался на месте до конца боя, пока его товарищи не направились домой... Гарро не показывался... Наконец, ушли в числе четырнадцати и все самолеты противника. Только когда истощился запас бензина, Севен направился домой...

Гарро так и не вернулся...

Все его товарищи были подавлены.

Начальник его эскадрильи мчится в автомобиле в эскадрилью № 48. Там один из летчиков видел Спада, который атаковал спереди трех Фоккеров. Двое из них уклонились виражами, а третий хладнокровно ждал встречи. Вдруг, в упор с противником, Спад разлетелся на такие мелкие части, что казалось, будто в воздухе рассыпалась колода карт... Относительно этого самолета было много предположений, так как местные жители видели, как 5 октября увозили раненого офицера, упавшего в этом районе. Однако, могила, найденная в Вузье, подтверждает самые мрачные догадки. Гарро, славный Гарро, поплатился жизнью, и как-раз накануне поражения Германии, которое он сам предсказывал.

23 января 1919 г. приказ по армии чтит его память следующими словами:

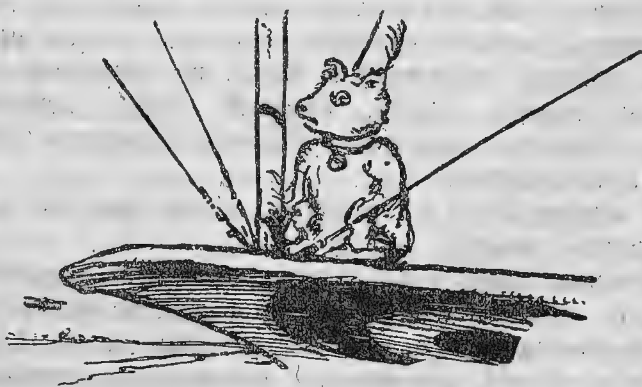
«Отправившись в патрулирование утром 5 октября и повинуясь голосу только своей храбрости, он был опьянен боем. Он бросался последовательно в атаку на все неприятельские самолеты, которые ему попадались и число кото-

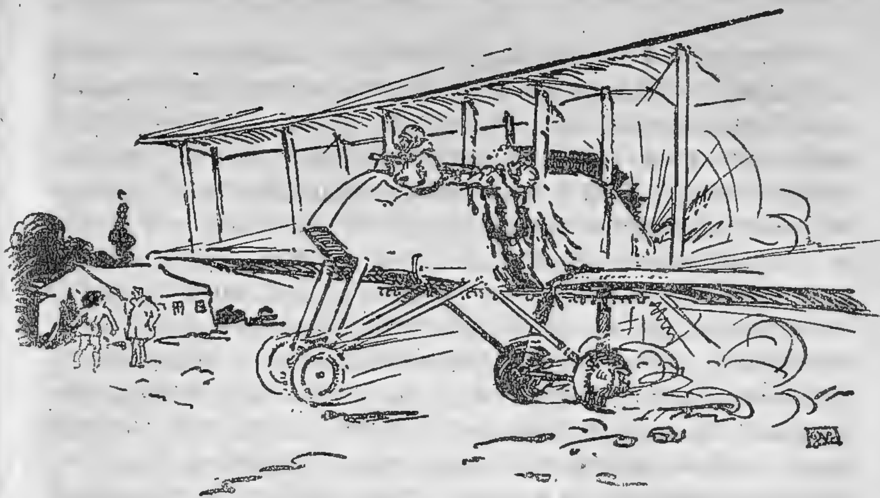
рых бесконечно возростало. Он кончил тем, что погиб в слишком неравной борьбе над неприятельской территорией, накануне своей новой победы, жертвуя собой для блага родины, которой он так славно послужил и раньше. Наивысшая слава, связанная с его именем, сохранится во Франции навсегда в назидание будущему поколению».

Все «аисты» оплакивали Гарро как друга, как прекрасного товарища и как героя. После побега из немецкого плена отец его выразил пожелание, чтобы он немного отдохнул. Он ответил: «Я знаю свой долг». Для человека, подобного Гарро, этот долг превосходил обычные нормы; до такой степени он отдавался ему всецело.

Этим уроком закончилась и вся история его эскадрильи. Сама эскадрилья была отличена 12 января 1919 г. лестным приказом по IV армии.

— «Эскадрилья № 26, добрые традиции которой ей никогда не изменяли, прекрасно проявила себя в операциях в Бельгии в 1914—1915 г.г. и оказаал большое влияние, благодаря методам лейтенанта Гарро, на развитие зародившейся истребительной авиации. Блестяще руководимая капитаном Севен, она продолжала сражаться с одинаковым успехом на всех фронтах, нанеся противнику тяжелые потери. Эскадрилья одержала 53 победы официально зарегистрированных и вывела из строя 70 неприятельских самолетов».





Эскадрилья Фонка.

История этой эскадрильи известна только с 1915 г., так как пожар, бывший 4 ноября 1917 г., около Дюнкирхена, уничтожил ее архив за первые месяцы войны.

Первым опознательным знаком этой эскадрильи была красная звезда, так как она начала свою службу в качестве бомбардировочного отряда.

Включенная в состав 1-го дивизиона (G. B. 1) под названием V. B. 103, она была снабжена Вуазенами, странными самолетами, которых на земле при ветре сильно раскачивало. По ночам их мигающие огни, синие и красные, медленный гул их моторов, снующие повсюду снопы их прожекторов — подавляли и действовали на нервы. Что-то неизвестное и таинственное совершалось ими в темноте небес... В головной части гондол этих самолетов в одном отряде красовались щиты в виде черного дьявола, который собирается бросить бомбу и нагибается, чтобы увидеть произведенное ею действие.

Основное значение бомбометания прекрасно характеризуется так: оно разрушает боевые средства противника, стесняет его маневрирование и сильно действует морально.

Операции 1-го бомбардировочного дивизиона, который оперировал всегда в полном своем составе, представляют собой особую важность. 18 апреля 1915 г. он бомбардирует доменные печи и центральную электрическую станцию в окрестностях Мец и пороховые заводы Брусс; 27 мая — знаменитые анилиновые заводы (Badische Aniline-Fabrik) в Людвигсгафене и новый завод Оппау. В последний день было замечено прямое попадание трех бомб калибром в 155 мм. на здание новой химической фабрики; в 6 ч. 15 м. громадные клубы желтого дыма поднимаются над Людвигсгафеном и через четверть часа оба завода были совершенно покрыты дымом с поражением именно тех зданий, которые были главной мишенью. За этот рейд дивизион G. B. 1 был отличен в приказе по армии 7 июля 1915 г., с указанием, что 18 самолетов дивизиона прошли над немецкой территорией более 400 километров.

Опасности таких экспедиций начинаются с момента отправления в поход. Если бомба плохо прикреплена под крылом, при сидении в корпусе или под ним, летчик может ее сохранить на своем месте, не зная того, и она взрывается при посадке. Или же бомбу надо взять к себе, и летчик выделывает в воздухе отважные гимнастические упражнения, вывешиваясь за борт, чтобы ее выбросить или вывинтить у нее взрыватель. — «Летать на бомбе» — это мучение, которого стараются избегать даже самые доблестные летчики.

Громадное значение имеет приготовление карты. На ней отмечаются только крупные местные предметы, хорошо заметные ночью. Точно обозначают места сильно освещенных пунктов и районов, которые немцы маскируют, зажигая в окрестностях ложные огни, чтобы нас обмануть. Надо все это знать наизусть, так как бортовые огни на самолете слабые и наблюдение затруднительно. Наконец, идущие в ночную бомбардировку должны изучить ветры и наиболее короткий маршрут и выяснить самую благоприятную среднюю высоту и самые удобные часы.

Поход всем дивизионом, т.-е. в определенном строю, ночью невозможен. Самолеты вылетают поодиночке через

равные промежутки времени и следуют по установленному маршруту каждый самостоятельно. Зажженные огни освещают стартовую площадку. Самолеты, выходя из темноты, один за другим появляются на освещенном пространстве. Все их мельчайшие детали ярко выделяются в свете прожекторов и запечатлеваются, как на офорте. Отрываясь от земли, они сверкают, поднимаются как пламя вверх и с шумом скрываются в ночной темноте.

В июле и августе 1915 г. дивизион G. B. 1 бомбардирует последовательно бомбами калибром в 90 и в 155 мм. нефтяные заводы Фельхбронн, товарную станцию в Сарребрюкке, фабрики и чугуно-плавильные заводы Диллинген.

Операции эти производились обычно так. Когда бомбоносец перелетает окопы, то по шуму его мотора отдается телефонный приказ тушить все огни кругом на 20 километров. Сухой треск и сильный взрыв свидетельствуют скоро, что со стороны немцев вступили в бой первый пулемет и первая воздухобойная пушка. Пули свистят, снаряды разрываются... Сверкают прожекторы, выбрасывающие снопы света, которые перекрещиваются во всех направлениях... Светящиеся нити протягиваются к самым небесам... Начатая охота прекратится теперь не скоро.

Если цель небольшая и хорошо обороняется, летчик, ослепленный лучами, окруженный со всех сторон взрывами и принужденный оставаться низко, чтобы вернее попадать в цель, — начинает хитрить со своими преследователями. Он удаляется, возвращается и удаляется вновь. Находясь даже на волосок от гибели, он рассчитывает на удачу, — и судьба ему улыбается. «Стрелянные воробьи» ночной бомбардировки никогда не теряют спокойствия. Они знают, что оборона всегда запаздывает сравнительно с атакой и имеет значение более моральное, чем действительное.

Если цель по площади обширна, то низовая оборона не может сделать ничего. Если средства обороны сосредоточены в известных пунктах по окружности, самолет обходит их стороной, и достигает цели все же беспрепятственно. Если же оборона осуществляется по всей окружности, то

все-таки она не в состоянии заградить всю высоту неба. Тогда как опасная зона артиллерийских разрывов простирается от 2.000 до 2.500 метров, самолет или поднимается на 3.000 м., или спускается на 1.800 м. Пролетит ли он снизу или сверху — совершенно безразлично. Ясно, что если цель обширна, надо при сбрасывании бомб целиться в середину. Артиллерийская оборона очень редко сопровождается успехом. Если они не попадут в самолет с первого выстрела, — самолет легко уйдет от них. Налеты на Париж — это дело пиратов, в котором нет даже соблазна риска. В противоположность тому, бомбардировка заводов взрывчатых веществ в Людвигсгафене или Гирсонского вокзала, сбрасывание 15.000 кило бомб, — как описано выше, — на те самые аэродромы, с которых только-что полетели немецкие самолеты на Париж, — такие операции кроме военной пользы свидетельствуют и о редкой храбрости.

Подобная храбрость стоила жизни капитану Фекан, погибшему во время дневной бомбардировки 6 сентября 1915 г. В этот день, в 6 ч. 45 м., 16 самолетов дивизиона G. B. 1, в том числе и его самолет с сержантом Ниокс, вышли в поход для бомбардировки заводов и вокзала в Сарребрюкке. Они выполняют задание и бросают в намеченную цель 93 бомбы калибром в 90 мм., 8 калибром в 155 мм. и еще зажигательную бомбу калибром в 58 мм. Но на возвратном пути их атакуют одновременно два немецких Авиатика, и в самом начале боя капитан Фекан оказывается пораженным семью пулями, из которых три попали в голову, а остальные в руки и в ноги. Смертельно раненый, он склоняется в своем седении. Ниокс, продолжая стрелять, немедленно приподнимается, чтобы ему помочь. И в то время, как он тщетно старался поддержать своего наблюдателя, его противники удалились. Тогда он возвращается в Нанси и на глазах своих пораженных товарищей делает безукоризненную посадку, имея за собой в ужасном виде подвешенное тело капитана Фекан.

19 сентября дивизион G. B. 1 был вторично отмечен в приказе по армии за то, что со времени нападения на Людвигсгафен выполнил в расположении противника несколько рейдов крупного значения под предводительством своего командира лейтенанта флота Кайла и командиров эскадрилий капитанов Буше, де-ла-Морлей и Фекан.

24 сентября в 6 ч. 45 м. утра девять самолетов эскадрильи № 103 вылетают одни в первый раз и бросают после 8 ч. 10 м. 24 бомбы калибром в 90 мм., 4 бомбы калибром в 155 мм. и 9 зажигательных бомб в Саблонский вокзал в кр. Мец. Один из этих самолетов не вернулся; летчику, преследуемому противником, пришлось спуститься с поврежденным мотором около наших окопов к востоку от Понт-а-Муссон; к сожалению, он должен был бросить свой самолет из-за бешеного огня немецкой артиллерии.

* * *

Перевооруженная в июне 1916 г. Ньюпорами, эскадрилья получила назначение в VI армию для несения истребительной службы; вместе с эскадрильями №№ 3, 26 и 62 она расположилась в лесах Аббе.

Получается приказ сделать все приготовления к тому, чтобы произвести высадку в неприятельском расположении около Валинкура одного стрелкового капрала, имеющего специальное поручение. В это дело вызываются охотниками все летчики. Лейтенант Монжу, командир эскадрильи, выбирает сержанта Дюран. Совершить операцию надлежало 2 июля.

Два Ньюпора В. В. были назначены конвоировать двуместный самолет Дюрана, по крайней мере, до неприятельских аэродромов. Путевые огни были приготовлены на аэродроме в Каши. В 10 ч. 15 м. оба Ньюпора вернулись, и их пилоты донесли, что они благополучно проводили двуместный самолет до самого Валинкура. Но через 15 минут последний тоже спустился со своим пассажиром: темнота

не позволяла ему разбираться, где леса, поля и деревни, и он не нашел возможным выбрать место для посадки.

Выполнение операции было перенесено на 7 июля. Дюрана заменяет подпрапорщик Вазо. Вылетев в 2 ч. 45 м. ночи, он через ½ часа перелетает окопы на высоте в 3.200 метров. На рассвете он садится на юго-восточной опушке леса Герд около Валинкура, в поле, засеянном рожью, благополучно высаживает там своего пассажира с его багажем и сейчас же улетает обратно.

24 августа лейтенант Барбей, сражаясь с неприятельским самолетом около Тинкура, получает ранение осколками снаряда в спину и в пятку. Несмотря на раны и на повреждения самолета, ему удалось пройти 40 километров, которые отделяли его от аэродрома, и благополучно там спуститься. Он был эвакуирован в госпиталь и получил благодарность в приказе по армии.

В сентябре 1916 г. эскадрилья № 103 несла службу сторожевую и истребительную. К сожалению, тот же пожар, в котором погибли архивы 1914 г., уничтожил и все документы с октября 1916 по июнь 1917 г.

Первый подвиг летчика Фонка записан в истории эскадрильи № 103 9 августа 1917 г. в отчете об охранении бомбоносцев. Около 9 часов, к северу от Диксмюде, воздушный патруль, в котором он состоял, вступил в бой на 3.800 м. высоты с десятью одноместными Альбатросами, атаковавшими конвоируемые бомбардировочные самолеты. Капитан Гаркур, также принимавший участие в деле, подвергся нападению других неприятельских самолетов, подошедших на подкрепление, и мог отбиться только после боя в продолжение нескольких минут, при чем его самолет был прострелен. В это время летчик Фонк, имевший высоту в 5.000 метров, бросается на три самолета противника, которые шли на наши бомбоносцы; он расстреливает около 20 патронов по первому из них, который падает вертикально, и продолжает пикировать на двух других. После пятиминутного боя один из последних спускается, серьезно поврежденный, северо-западнее Диксмюде, а третий исчезает.

Это уже седьмая официально зарегистрированная победа Фонка. Первую победу он одержал годом раньше, 6 августа 1916 г., на двухмоторном Кодроне G. 4, во время службы в разведочном отряде.

Он имел тогда встречу с группой Румплеров, — самолетов белого цвета, очень тяжелых и мало подвижных. Один из атакованных им спасся бегством. Другой, отделившийся от своей группы, побежденный искусством Фонка в маневрировании, принужден был по воле своего противника спуститься до самой земли; каждый раз, когда он пробовал скрыться, пикируя, Фонк делал вид, что хочет его атаковать. Загнанный таким образом в наше расположение и вынужденный сесть, неприятельский летчик решил поджечь свой самолет. Но Фонк помешал ему сделать и это, ранив его в руку. Более того, пренебрегая своим дуэлянтом, он спустился рядом с ним... Этот дебют был выше всяких похвал... В награду Фонк получил военную медаль.

Что касается следующих его пяти побед, о которых говорится в приказах, то вследствие пожара, упомянутого выше, можно установить только их даты между мартом и июнем 1917 г.

О третьей победе Фонка сохранилась копия отчета, написанного им лично. Вряд ли когда ему приходилось писать что-либо более длинное. Но бой стоит того, чтобы его описать. Это было 13 мая 1917 г.

— «В 6 ч. 30 м. дня немецкий двухместный самолет перешел наши окопы на восток от Реймса, направляясь к Эперней. С этого момента я начинаю за ним охотиться, сопровождаемый патрулем из трех Спадов, находящихся подо мной приблизительно в 600 метрах.

«Немецкий самолет продолжает взбираться в высоту. Я догоняю его около Эперней на высоте в 5.400 м. Незамеченный я приближаюсь к нему очень близко и выпускаю по нем очередь в 20 патронов в упор; немецкий самолет падает вертикально, как-будто серьезно поврежденный. Он продолжает падение по прямой линии до 200 метров от земли и выравнивается примерно в двух километрах за

нашими окопами. Сопровождаемый все время своим патрулем, и сохраняя место за хвостом противника, я беспрерывно в него стреляю; наблюдатель его, повидимому, или убит, или серьезно ранен с самого начала боя.

«Немец переходит окопы на высоте в 100 м. Я его преследую и, держась той же летной линии, легко настигаю приблизительно в 2 километрах за неприятельскими окопами, чтобы пустить в него в упор последнюю пулеметную очередь в 30 патронов. Тогда немец валится окончательно и разбивается на опушке леса, в овраге, к северу от форта ла-Помпель.

«На обратном пути над немецкими окопами меня обстреливают пулеметы с земли, и пули обрывают две растяжки в правом крыле моего самолета. Последний меня уже не слушается, но все же мне удается сесть в нашем расположении, от передовых немецких окопов в расстоянии всего около километра».

Фонк так же, как и Дорм, уроженец Лотарингии; он родился в Вогезах 26 марта 1894 г. Маленького роста, задумчивый и сосредоточенный, он производит впечатление человека, решающего сложную задачу из области воздушного боя, и его совершенно правильно называли «воздушным математиком» — до такой степени во всех его маневрах был всегда точный расчет. Никогда он не полагается на случай и никогда ничего не предпринимает, не взвесив все всесторонне. Обладая особым ему присущим юмором, он иногда рассказывал, картинно изображая в лицах, те бои, в которых он участвовал, при чем его обычно серьезное лицо озарялось внезапной улыбкой. С каким возмущением он рассказывал нам однажды о немецких зверствах в Жербевильере, об отрезанных руках, об истязаниях, которым нет названия, но в подлинности которых он не сомневался. Тогда его голубые глаза омрачались, как вершины его родных гор во время вечерней грозы.

Механик-монтер, воспитанник техникума в Сен-Дие, Ренэ Фонк поступил на военную службу 2 сентября 1914 г. в 11-й инженерный полк как сапер-минер. Оттуда он пере-

шел в центральный авиационный дивизион в Сен-Сире и, получив звание военного летчика, был зачислен 16 июня 1915 г. в сторожевую эскадрилью С. 47. Произведенный в сержанты, он с 26 апреля 1917 г. состоял в эскадрилье № 103 в чине подпрапорщика.

Трудно сказать, какая из побед Фонка в последний год войны была наиболее блестящей, — до такой степени все они были образцовыми, одинаково доказывая его глубокие знания и несравнимое искусство в области воздушного боя. Эти победы, может-быть, были бы еще более блестящими, если бы тому не мешали со стороны. Некоторые утверждали даже, что у Фонка не было того элемента чистого героизма, которым отличался Гинемер, и что, уверенный в безошибочности своего глазомера и своей тактики, убежденный в сохранении за собой первенства «туза из тузов», он довольствовался лишь удержанием своих рекордов, не форсируя себя в воздухе. Однако, зависть таких людей не могла уразуметь настоящих причин его разочарований и его преднамеренной скромности в погоне за славой.

В те дни, когда он летал, результаты его одиночной работы равнялись, по производительности, работе двух дивизионов, т.-е. восьми эскадрилий. Он просил только, чтобы ему предоставляли свободу и средства инструктировать и других летчиков по своему образцу. И благодаря правильному пониманию дела некоторыми командирами дивизионов, он имел иногда возможность поступать именно так.

Фонк, окончивший войну с 120 воздушными победами, из коих официально зарегистрировано 75 *, по желанию генерального штаба был больше в роли воина, а не начальника. Старались его перевести из G. C. 12, где его слава была несколько в тени. Позднее ему предложили быть командиром той эскадрильи, в которой он служил, обменяв-

* Официальной регистрации подлежали лишь такие победы, которые могли быть подтверждены фактическими данными; между тем значительное число самолетов было сбито Фокком в английском расположении.

шись местами со своим начальником; но такой способ, унизительный для товарища, пользовавшегося уважением, был, конечно, им отвергнут. Утомленный интригами, он решил игнорировать, в свою очередь, все то, что не принадлежало к его прямым обязанностям, и стал принимать участие в боях только тогда, когда нужно было выручить товарищей, попавших в опасное положение, угрожающее их жизни.

21 августа 1917 г. Фонк сбил десятого по счету противника. В этот день его патруль атаковал два неприятельских двуместных самолета над Ипром. Сержант Пиетри выпускает по одному из них несколько патронов, но его мотор сдает и заставляет его вернуться домой. Фонк и сержант Барон продолжают преследование и настигают оба самолета на высоте в 3.400 м. над рощей Гутгюльст. В свою очередь, и сержант Барон не может продолжать боя вследствие израсходования патронов. Фонк пикирует на одного из своих противников в одиночку, выпускает по нем около десяти патронов и поднимается над ним снова.

Тогда противник пикирует и садится на хвост, делая петлю, при которой его пассажир вываливается с своего места. Самолет падает, наконец, штопором и разбивается о землю. А второй самолет скрылся во время боя.

Лейтенант Дюма, атакуя во время патрулирования неприятельский самолет, был ранен пулей в голову. Несмотря на серьезное поранение, ему удалось доставить в целости свой самолет к нашим союзникам в Поперинг.

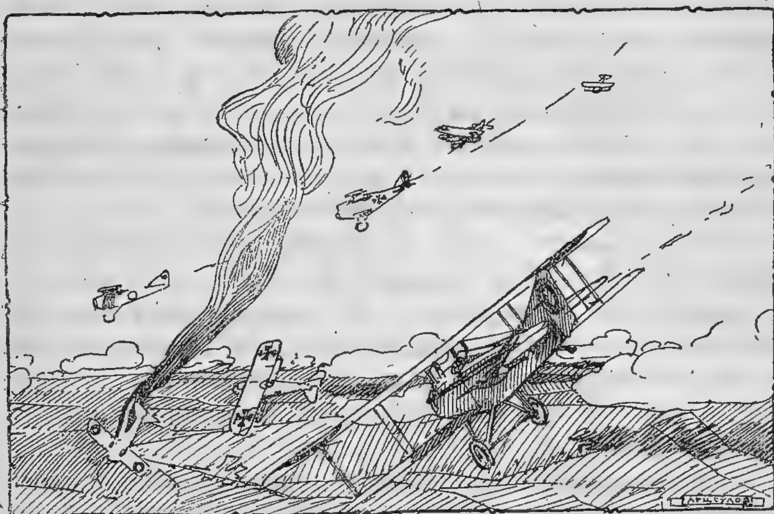
30 ноября Фонк, произведенный в подпоручики, был пожалован кавалером Почетного Легиона. В конце декабря он имел в своем распоряжении два самолета, один Спад-пушка 445 с одним пулеметом и другой Спад с двумя пулеметами.

* * *

Весной 1918 г. командование эскадрильей принял лейтенант Баттль, так как капитан Гаркур получил в командование дивизион G. C. 13.

Лейтенант Баттль представляет собой тип весьма интересный. Каталанский уроженец, молодой, — всего 24 лет,— с большим темпераментом, он вступил в авиацию в конце 1916 г., уже имея за свои подвиги и необыкновенную храбрость в пехотных боях военную медаль и орден Почетного Легиона.

Еще стрелковым сержантом он был трижды ранен в боях, но каждый раз возвращался в строй. Произведенный



Воздушный бой.

в 1915 г. в офицеры, он участвовал еще в нескольких боях, отличившись особенно подвигом личной храбрости в ночь 16—17 мая 1916 г.

Выйдя из наших окопов в сопровождении только одного стрелка, Баттль влез в немецкую траншею с целью произвести там некоторую разведку. Убив двух часовых и ранив третьего, он оказывается сам окруженным немцами, но упорно отбивается, и дважды раненый, со штыковой раной в груди, он все-же находит энергию и силы вернуться обратно в свои окопы.

В феврале 1917 г. Баттль обучается пилотажу на Блерио на аэродроме в Бюк, получает пилотский диплом в Аворе, тренируется на Ньюпоре и проходит высшую школу пилотажа в По. Начав боевую деятельность в эскадрилье № 77, он специализируется сначала в поражении земных целей с небольшой высоты. 4-го июня, после обстрела из пулемета железнодорожного поезда, он возвращается на самолете, изрешетенном пулями и осколками снарядов. 16 сентября и 29 ноября, атакуя обо раза змейковые аэростаты, он заставляет наблюдателей выкинуться на парашютах. С двумя товарищами ему удалось еще сбить неприятельский змейковый аэростат в окрестностях Шони. И много раз он рисковал жизнью, всегда храбро участвуя в самых опасных атаках. Проявляя в воздухе такую же смелость, как и на земле, он хотел, ценой максимального риска, завоевать себе новые лавры.

Нечего и говорить о том, что Фонк и Баттль были всегда лучшими друзьями. Они были достойны друг-друга, так как их заслуги были равноценны. По журналу военных действий эскадрильи можно видеть, с каким искусством они выходили часто из боев с более многочисленным противником. Большое счастье, что они не сделались жертвами ужасной войны.

15 мая сержант Луп, атакованный четырьмя одноместными самолетами, удачно выходит из боя, делая перевороты через крыло. Через три дня подпрапорщик Барон, атакованный пятью противниками в тот момент, когда он сам атаковал двуместный неприятельский самолет, успешно выдерживает бой, не уходя. Еще через три дня подпоручик Кудурэ и сержант Гебер, застигнутые над Мондидье семью Альбатросами и двуместным боевым истребителем, тоже удачно выходят из положения. Наконец, Баттль, Гебер и Ленуар, атакованные в том же районе, во время боя с двуместным самолетом пятнадцатью другими единицами противника, благополучно возвращаются домой, несмотря на упорное преследование.

2 июня Кудурэ сбивает шестого противника.

В том же месяце Баттль был произведен в капитаны, а Фонк — в лейтенанты. В течение нескольких дней эскадрилья несет потери в лице капрала Мандрай и подпрапорщика Бо. Первый из них, настигнутый 29 июня немецким патрулем из восьми самолетов, упал подожженный на высоте в 2.000 м. и разбился в передовых французских окопах. Второй же пропал без вести 17 июля во время воздушного боя в районе Жонкери; со слов его товарищей по патрулю, его самолет взорвался в воздухе и, разлетевшись по частям, упал тоже в неприятельском расположении.

21 июля летчик Друиль, встретившись в неприятельском районе с патрулем из шести или семи Фоккеров, вступил в бой с одним из них и сбил его несколькими пулеметными очередями на высоте в 2.000 м. В тот же день сержант Ленуар, атакованный 12-ю Фоккерами, был ранен в левую ногу; несмотря на это, ему удалось отбиться и вернуться на свой аэродром.

С августа 1917 г. до августа 1918 г. Фонк увеличил число своих побед с десяти до шестидесяти. В то время, как большинство других летчиков-истребителей не придерживались в воздушном бою одного определенного метода, хотя и было желание установить таковой, — метод Фонка, как продуманный плод его изысканий, был один и тот же как в тактических приемах, так и по своим результатам. Этот метод сводился к тому, чтобы в деле с неприятельским патрулем атаковать самолеты головной и замыкающий, которые совершенно правильно рассматриваются Фонком как самые существенные элементы боевого порядка, обеспечивающие ему одновременно и управление, и защиту. Атакованные не могли сделать вираж для обороны менее чем в десять секунд; этого срока, при скорости в 250 клм. в час, ему было вполне достаточно для того, чтобы, атаковав, уйти из боя.

Кроме того, Фонк предпочитал атаковать 15 неприятельских самолетов в нашем расположении, чем 4 над окопами противника; он часто повторял это молодым летчикам, желая предостеречь их от бесполезного риска. У нас

он набрасывался на замыкающего, который был вынужден делать поворот, чтобы защищаться; у них же он подвергался слишком большой опасности, если первая атака его была неудачна. При этом Фонк в совершенстве знал те возможности, которые можно «выжать» из его самолета. Он мечтал добиться после войны полного уничтожения угла встречи крыльев для получения скорости горизонтального полета в 300 километров в час *. Он считал, что Спад, пикируя, мог бы развивать скорость в 400 километров в час.

30 сентября 1917 г. Фонк одержал пятнадцатую победу. В этот день ему удалось настигнуть неприятельский двуместный самолет, возвращавшийся от Дюнкирхена. Он выпускает по нем в упор несколько пуль: самолет переворачивается, теряя в пространстве своего пассажира; крылья самолета отрываются, и он разбивается, падая к северу от английского аэродрома в Поперинге. Фонк, преследовавший его до земли, получает легкие ранения, ударившись головой о стволы своих пулеметов.

27 октября Фонк завязывает бой с двумя одноместными Альбатросами. Одного из них он настигает на высоте 5.200 метров в окрестностях Вест-Розебека и дает по нему в упор очередь из десяти патронов. Самолет быстро свалился, перешел в штопор и разбился о землю. Второму неприятельскому самолету Фонк отрезает отступление и, зайдя к нему спереди в три четверти, выпускает тоже только одну очередь: летчик был убит в своем сидении и Альбатрос, пикируя, исчез в тумане.

В 1918 г. наибольшее число самолетов сбито Фонком при стрельбе часто одной только пулеметной очередью или даже единственным выстрелом из пушки. 9 мая он побивает рекорд Гинемера, снизив в один день шесть неприятельских самолетов. Сначала, в 4 ч. дня, вооруженный пуле-

---

* Угол встречи или атаки есть тот угол, под которым крыло самолета уклонено к траектории полета. У быстроходных самолетов этот угол имеет величину очень незначительную, приближаясь к нулю, чем уменьшается лобовое сопротивления крыла, но вместе с тем и его несущая способность (грузопод'емность).—Рекорд скорости в 1923 г. был доведен до 399 клм. в час. *Ред.*

метом, он атакует на 5.000 м. группу из трех двуместных самолетов и последовательно сбивает их всех: первых двух — в десять секунд, а третьего — спустя пять минут. Двое из них разбиваются, упав на землю в 1.500 м. южнее Морейля, а третий падает в огне. В 6 ч. 20 м. он атакует над Мондидье, на той же машине, двуместный самолет противника, который, падая, ломается в воздухе. Тридцать пять минут спустя два других двуместных самолета, обстреленные им, падают в огне в районе Гарикур-Браш. Таким образом можно сказать, что каждый противник, попадавший на его прицельную линию, тем самым приговаривался к смерти: имея один глаз на прицеле, а другой— на цели, Фонк не давал промаха.

25 июня он вписал в свой дневник еще три новых победы, одержанных им с тем же неизменным искусством, атаковав последовательно один двуместный самолет, четыре одноместных и пять Альбатросов.

В приказе от 13 июня летчикам было предложено обследовать на земле все признаки предстоящего наступления: передвижение по обыкновенным и железным дорогам и воздушную деятельность в прифронтовой полосе. Начиная с этого месяца, отчеты всех истребительных патрулей дивизиона G. C. 12 вписываются в одну общую книгу. Донесения на отдельных листках были отменены и летчикам было приказано лично делать записи об их боях, указывая число виденных неприятельских самолетов, их строй и тип.

Летчик Шмиттер, произведенный в подпоручики, составил 18 июня следующий отчет.

— «7 ч. 30—9 час. утра. — 3.500 метров. В 8 ч. двуместный самолет западнее Морайля. Я пикирую сверху, но он уходит вниз в свое расположение.

— «8 ч. 05 м Семь одноместных самолетов позади Авр. Я пикирую на них и стреляю по одному со средней дистанции. Слишком далеко в неприятельском расположении, чтобы продолжать атаку».

— «8 ч. 40 м. Девять одноместных Альбатросов западнее Морейля. Я атакую одного из них два раза, но вынужден прервать бой вследствие маневрирования других. Немцы, находясь ниже нас, тем не менее обстреливают вверх Ленуара и Лансона (оба нашего патруля), но издалека. Интенсивная деятельность неприятельской авиации в районе Морейля—Контуар. Был немного обстрелян орудийным огнем».

Капитан Баттль, питавший особую неприязнь к змейковым аэростатам, записывает 20-го июля не без юмора следующее:

— «Атакую с двумя из моих летчиков змейковый аэростат к северо-западу от Реймса в тот момент, когда нам «приятно позванивают» несколько Фоккеров».

Два дня спустя ему удалось-таки сбить один аэростат в Епуа.

* * *

Благодаря своей громкой известности, Фонк во множестве получал каждый день по почте оригинальные выражения сочувствия. Со вниманием и выдержкой, присущими ему во всех его делах, он умел сдерживать все допускавшиеся порой экстравагантности. Не было ничего забавнее, как видеть его разбирающимся в этой корреспонденции. Например. Такая-то благочестивая графиня, чтобы отстранить от него все опасности, присылает ему пасхального барашка. Какой-то умалишенный из Ажен обвиняет его в том, что он похитил все победы у Гинемера. Молодая жена знаменитого актера, сама актриса очень плохая, присылает ему свою фотографическую карточку с очень решительной надписью, выражающей ее обожание. Другая дама дарит ему на стол бювар с вышитым на нем аистом. Один из отрядов бой-скаутов в С.-Дие оповещает, что он назван его именем...

Но эта масса незнакомых корреспондентов не подозревала, что самым удивительным качеством Фонка была его...

регулярность в ночном отдыхе. «Я всегда встаю в назначенный час, как солнце», — говорил он. Что касается его наибольшего желания в деле войны, то оно было весьма просто: летать над Берлином со всеми своими отличиями.

Любимые его слова: «устал я что-то на земле» — были, по его мнению, тоже одной из причин его известности.

* * *

Август 1918 года... Наступили баснословные дни для рядовой пехоты, которая в продолжение целых четырех лет переносила лишения, и заря освобождения поднялась, наконец, над окопами противника.

В этом месяце Фонк сбивает одним выстрелом из пушки неприятельский самолет, шедший в разведку на высоте в 5.800 м., находясь позади и ниже его. — «Немец, — говорил он, — пробовал бежать зигзагами»...

3 августа, в 3 ч. дня, телефонируют, что противник оставляет свои позиции и как-будто укрепляется позади Авра. Он продвинулся после полудня на 3—4 километра. Немедленно должны быть высланы патрули, чтобы выяснить значение этого маневра. Все боеспособные летчики спешат к самолетам, и через полчаса готовы два отряда, хотя ни одной эскадрилье тревога не давалась.

8 августа английская кавалерия сосредоточилась в овраге севернее Бокура. Штурмовые колонны расположились в километре севернее Плесси. Арбоньер, Моркур и Мерикур взяты англичанами. Наибольшее продвижение дошло до 10 километров в атаке, которая началась в 5 ч. утра.

14 августа Фонк, сбив утром три самолета (по счету 58-й, 59-й и 60-й), — один к югу от Руа и два других в районе Грюни-Гремери,—уезжает в Бюк, чтобы там демонстрировать новые съемные баки для бензина на самолетах.

16 августа дивизион «аистов» участвует в одиннадцати боях. Неприятельская авиация проявляет свою деятельность в особенности в районе Шольн-Ласиньи, произ-

водя многочисленные разведки в нашем расположении на очень большой высоте. Несколько двуместных самолетов, летающих в одиночку, удачно атакуются ими и, по всей вероятности, были сбиты. Один, иногда два, патруля из одноместных истребителей, в общем мало активных, крейсируют в 5—6 километрах за окопами противника. Они атакуют наших истребителей только тогда, когда последние позволяют увлечь себя вглубь неприятельского расположения при преследовании их разведчиков. Около 11 ч. эскадра из шести двуместных самолетов противника, конвоируемых восемью одноместными истребителями, направляется на высоте 800 м. от Руа к С.-Орен. Быстро атакованная одним из наших патрулей, который сбивает два самолета, вся группа поворачивает обратно. Во время этих боев было сбито — можно думать! — семь самолетов, из которых один — летчиками Баттль и Дюбоннэ, второй — Шлиттером и Бароном, а третий Севеном и Дюбоннэ.

28 августа Фонк возвращается из Бюка с самолетом, корпус которого имеет округленное сечение, более быстроходным, — для того, чтобы «лучше удирать после атаки»,— как говорил он смеясь. Этот монокок он приказал оборудовать фото-установкой, чтобы использовать ее для получения неоспоримых доказательств своих воздушных побед.

Однако в тот же день был взят Нуоэн и началось наступление на Перонн...

В начале сентября дивизион G. C. 12 покидает Гетомениль и переходит в Кенкампуа. За три дня едва успевают сформировать там несколько патрулей. Дивизион поступает в распоряжение VIII армии, где он получает приказание безотлагательно отправиться в Невевиль около Байон. 7 сентября дивизион перешел лётом в Лотарингию, оставив на основном аэродроме только заведующего технической частью Руже, Фонтена, Шмиттера, — бывшего долгое время Маскоттой эскадрильи № 103, — и доктора Гастеркс с несколькими больными и, конечно, с его каретой скорой помощи.

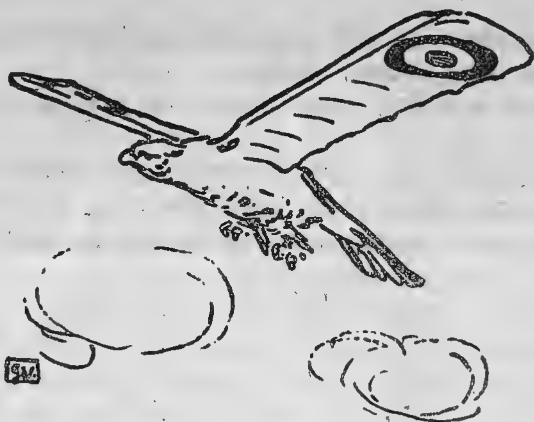
Из Невевиля, где пробыли лишь несколько дней, дивизион аистов направился к Рейну.

Участие в войне было закончено в Нейштадте около Гагенау.

И финалом всему было то театральное обозрение, в котором в форме остроумных куплетов была изображена вся оригинальная и славная история дивизиона аистов.



Аисты-истребители:
самые ловкие в воздухе и самые неуклюжие на земле.



Аисты под яблоней.

Если во время войны среди летчиков и попадались такие люди, которые поддерживали свой престиж угождением или лестью, то это не были в большинстве случаев «тузы» авиации. Подвиги последних более, чем что-либо другое, давали повод к рассказам, к доверительным письмам, к похвалам и к преувеличению, и в то же время наибольшее число опубликованных «впечатлений», приписанных им, или апокрифичны, или были вырваны у них почти насильно корреспондентом-профессионалом, не желавшим уступить ни одной строчки своего гонорара. За все время моей близости с «аистами» я поражался их скромностью и, если можно так выразиться, особенно чуткой стыдливостью по отношению к их победам. Гарро, например, по возвращении из плена в эскадрилью № 26, отрекался от того, что он был причастен к первому введению в воздушном бою стрельбы из пулемета через винт.

Когда в дружеской среде летчики выходили из рамок скрытности, они превозносили чаще всего заслуги и способности самых великих из них, вечно служивших примером для всех. С личными же расспросами приходилось весьма

остерегаться, так как вопрос, поставленный слишком прямо, мог их рассердить или заставить просто сбежать. Их страх перед многословием накладывал на них печать равнодушия, холодности и иронии.

Ниже «аисты» изображаются в их верном освещении, в тех беседах, которые велись—порой без связи—на самые различные темы военного времени, в полуденный отдых под яблоней на аэродроме в Гетомениль.

* * *

— В авиации не имеет успеха только тот, кто не хочет его иметь. Вся работа ведется доброй охотой и на совесть, и успех достигается только энергией и энтузиазмом.

— Классификация и установление первенства среди «тузов» по числу их отличий — часто их сердило. Нунгессер ответил однажды одному собеседнику, поздравлявшему его с занятием второго места в списке воздушных героев: «у нас нет первых, и нет вторых; мы все равны...».

— Из всех вопросов, с которыми чаще всего обращается к нам публика, могут ли быть вопросы менее остроумные: «у вас, должно-быть, часто кружится голова и бывает морская болезнь?..» Почему, наконец, не «воздушная» болезнь?...

— Летчик должен всегда властвовать: или над воздухом, или над самим собой.

— Хороший кавалер бывает обыкновенно и хорошим пилотом. Но не всегда бывает наоборот. Пример: Наварр.

— В дождливое время в авиации скучно. Телефон оглушает и нервирует лежащих в бездействии в палатке.

«В чем дело»?
«Давайте отчет»...
«А вы высовывали нос на улицу? Разве вы не видите, какая погода? Какой отчет вам нужно еще»?

— Самое любимое развлечение, которое захватывает всех, — это стрельба в цель. Король этой стрельбы — Фонк. Он попадает восемь раз из десяти.

— Жизнь самолета: 150 часов в воздухе как максимум.

— Лучше всего знают нас механики. Они не делают никакого различия между собой и нами. Разве они не говорят после каждой победы: мы спустились.

— Попечение механиков можно сравнить только с заботой о своих товарищах в походе начальника патруля; он замедляет ход, чтобы торопить опоздавших и предупреждать их о грозящей опасности, если они отстанут от строя.

— Во всех эскадрильях существовали известные воздушные товарищества. Таковы, например, Гинемер и Гёрто, которые были похожи друг-на-друга и в боях одинаково загоняли врага «до бесчувствия».

— Вам известен вывод, который сделал Пастре относительно службы в авиации? — Работы всегда много, отпусков всегда мало. — Благосклонному начальству, — говорит он, — удается в некоторых эскадрильях уравновешивать то и другое. Значит, надо приветствовать тех начальников, которые проявляют такое благородное свойство.

— Хороший летчик должен часто пользоваться отпуском. Но хороших летчиков у нас много. Это единственное средство для него быть в курсе последних новостей, узнавая последние тайны своего искусства. «Штопор», объясненный на Площади Согласия или в кафе Мира — не есть ли это соединение ужасного образа войны со сладостью будущих дней, и в то же время сохранение изящества, увы, теперь утраченного.

Во время моего последнего отпуска, в последний вечер я пил последний коктайль... Мимо меня проходит один из наших известных летчиков-истребителей и предлагает мне выпить «самую последнюю». Я делаю ему честь и принимаю предложение, так как если он знаменит в—увы!—невечном мире авиации, то я не менее знаменит в вечном мире коктайля!

Завязался длинный разговор, как и полагается между равными соперниками, и по окончании его он мне сказал: «В общем я не боюсь немецкого самолета».

«А я тем более», — ответил я. — «Но вот своего самолета — я боюсь!..».

— За каждый сбитый самолет, до пятого включительно, летчик награждается одной пальмой к ордену; за самолеты, сбитые сверх пяти, ограничиваются только благодарностью в приказе, — один раз за два сбитых самолета.

— За победами больших тузов высшее командование не успевает следить и отчасти по лености, отчасти из тактических соображений соединяет несколько их подвигов в одном приказе, когда эти победы имели глупость следовать одна за другой слишком быстро.

— Гинемер наверное сказал бы по этому случаю: «было бы лучше сделать антракт между двумя сбитыми немцами».

— А Фонк: «гораздо легче сбить немца, чем добиться, чтобы эта победа была утверждена».

— «Туз из тузов» поставил рекорд в дивизионе 9 мая 1918 г., сбив шесть немцев в течение двух часов пребывания в воздухе и с помощью 56 патронов. 25 и 27 июня он опять сбил новые пять немецких самоелта. И в приказе ему была объявлена за это только одна благодарность, да и то месяц спустя, 20 июля.

— В первое время существования дивизиона аистов одна благодарность, объявленная в приказе по армии, давала право на пальму к ордену. Со времени введения групповых патрулей стали считать один сбитый самолет за победу двух, или реже—трех летчиков. В результате получал пальму тот, кто предположительно принимал в бою наибольшее участие, а другие получали звезду, которая соответствовала в пехоте благодарности в приказе по бригаде, по дивизии или по армейскому корпусу.

— Унтер-офицер после двух воздушных побед получал обыкновенно военную медаль.

— Офицер же, сбивший немца, получал крест. Но в самом начале истребительной службы зацепить его бывало очень трудно. Чтобы получить красную ленту, Фонк должен был одержать 15 побед, а Дорм даже 18.

— А как обстояло дело с иностранными наградами?

— Англичане и бельгийцы давали награды тем летчикам, которые сбивали немцев в районе Дюнкирхена. Король Альберт с королевой собственноручно вручили их нашим тузам и потом поднялись однажды на самолетах в сопровождении Спадов G. C. 11 и G. C. 12, чтобы полетать над своей занятой страной.

— Гинемер был награжден последовательно всеми отличиями английскими, русскими и японскими. Фонк также. Но в то время, как первый любил носить всю эту «кухонную батарею», — второй предпочитал одни ленточки.

— Дает еще какие-нибудь преимущества сбитие немца?

— Да. Летчик рядового звания производится в капралы. Это серьезная награда, которая достаточно отмечает его заслугу. И посмотрите, что представляет собою военная карьера, проходимая не в казармах, а над ними, в воздухе. Звание сержанта дается почти математически после десяти или двадцати налетанных над неприятелем часов, а чин подпрапорщика — как только он одержит в воздухе одну победу. Если летчик продолжает свои подвиги, то вскоре он производится уже в подпоручики. Карьера молниеносная, как, впрочем, и скорость его самолета: 220 километров в час — около 300 в пике...

— Маленькая оговорка: чтобы получить галун, у нас не всегда достаточно сбить немца. Надо обладать сверх того другими данными, угодными для начальства: надо иметь стройную выправку и представительную внешность, как на сцене...

— Быстрота выслуги такова же, как и в армии, в которой рядовые летчики продолжают числиться в администра-

тивном отношении. Повышение это требует в пехоте 2 года и восемь лет в кавалерии.

— В конце концов, летчик-офицер имеет преимущество перед теми товарищами, которые остались в своих войсках, в виде залетных денег, ежедневно по 10 франков. Капралу полагалось 2 франка, унтер-офицеру 4 фр., подпрапорщики получали по 5 франков. Уже давно совершенно справедливо был возбужден вопрос об установлении одной суммы в 10 франков, так как риск был для всех одинаков, без различия чинов. В дни пребывания в воздухе над неприятельским расположением к этому добавлялись боевые суточные в размере 3 франков, одинаково, как и в пехоте.

— В продолжение трех лет выдавались призовые деньги за каждый сбитый самолет и за каждую тонну сброшенных воздушных бомб. Вознаграждение это было учреждено Мишлэном, как фонд из его пожертвования на авиацию в сумме одного миллиона. Но потом, в июле 1917 г., оно было отменено по требованию начальника Воздушных сил полковника Пети.

— Гинемер, которому причиталось призовых денег около 15.000 франков, пожертвовал их в пользу раненых летчиков. Гёрто и Деллин поступили также. Другие же, безденежные, брали эти деньги в свой карман.

— Надо заметить, что расходы офицера-летчика более значительны, чем его товарищей другого рода оружия. Ему нельзя вознаграждать своего механика, который заботится об его самолете, так скромно, как это делается в отношении к денщику в пехоте или даже к вестовому в кавалерии. И к тому же ведь летчики-офицеры молоды, крайне молоды. Они проникнуты всеми привилегиями своего звания; они хотят быть в высшей степени представительными. Вот почему иной раз они мало снисходительны к унтер-офицерам, менее блестящим, но старшим по возрасту. В этом их обычная слабость. Даже по отношению к вновь поступающим офицерам они держат себя несколько вызывающе. — «Это

кто такой?» — спрашивают они при появлении нового лица... — «Сколько немцев?..»

— И каждый заставляет вспоминать о том, когда он был в пехоте.

— А был ли он там?

— Кто же там не был? Именно в пехоте — наш критерий, и наша первая слава.

— Французские воины предаются игре. Это одна из принадлежностей походной жизни, — говорят они, проводя утро и вечер за бесконечным бриджем. Это роковое последствие бездеятельности в позиционной войне.

— Самые большие глупости при общей праздности встречают всегда сочувствие, тем более, что никакого противодействия им не оказывается. Умственные и моральные способности человека не только не подвергаются никакой тренировке, но они пребывают в самом опасном и унизительном состоянии полной инерции. Вот уже четыре года, как армия является сосредоточением лучших сил нации, ее красы и гордости, наиболее верного залога ее будущего. И никто не заботится об обеспечении этих людей необходимой духовной пищей, чтобы приготовиться к той крупной роли, которая их ожидает после войны.

С 1914 г. миллионы людей ведут существование наиболее первобытное, самое варварское, самое анормальное. Молодые были вынуждены прекратить свои работы и образование, чтобы, конечно, никогда к нему не вернуться. Более пожилые — бросили свои профессиональные занятия. Все лишены радостей и уюта семейного очага, удобства и покоя современной жизни. Происходит беспримерная приостановка в развитии жизни всей нации, и важность этого оценивается совершенно недостаточно.

Такая абсолютная косность духовной жизни на войне еще могла быть терпима в мирное время в казармах. Она захватывала там, в каждый период, только незначительное количество молодежи и не влияла на ее развитие в целом. Кто этим удовлетворялся, — это уже их дело.

Но теперь, увы!.. радоваться не чему. При затянувшемся чисто животно-растительном существовании на фронте, наша эпоха века духовности, разума и совершенства находится под такой угрозой, как еще никогда раньше.

— Германия организовала в своих армиях такую же сильную пропаганду, как и в целом мире вообще. Специальному офицерскому корпусу (Wohlfartsoffizieren), созданному генералом Людендорф, вменено в обязанность идейно «обрабатывать» немецких солдат в войсковых расположениях. Из каждого полка три офицера, унтер-офицера или солдата, имеющих хорошее образование, проходят с этой целью особые курсы в Страсбурге. Вернувшись затем в свои части, они делают своим товарищам еженедельные сообщения по истории Германии, о военном искусстве, о причинах необходимости сохранения за собой Эльзаса-Лотарингии и бассейна де-Брей. Присутствие на этих собраниях бывает обязательным для всех.

Разве нельзя было беседовать таким-же образом с нашими солдатами о необходимости победить врага и в товарищеских разговорах объяснять им смысл и урок событий в России, Румынии и Греции, которые принуждают продолжать войну.

Надо искать всюду рациональное и полное применение их сил и способностей, чтобы они не чувствовали себя окончательно выброшенными из жизни своего народа. Какое выявление предрассудков и софизмов, какой великолепный поход против безграничного невежества, какое гражданское и политическое воспитание могли бы быть в результате, к великой пользе этого еще невиданного собрания под ружьем всего народа.

И какая подготовка к справедливому миру, внутреннему и внешнему, как и к национальному экономическому обновлению, о чем твердят все время со всех сторон...

— «Бездействие, — по словам Ламартина, — это нравственное поражение армии»...

VIII. ГЕРМАНСКАЯ АВИАЦИЯ В ПРОРЫВАХ 1918 Г.

Если в оборонительных операциях 1917 года требовалась боевая готовность авиационных войск на широком фронте, чтобы обеспечить применение их в различных местах, намеченных для прорыва противником, то при наступательных операциях было необходимо массировать авиацию в местах своих прорывов, чтобы этим заранее обеспечить успех. Для подготовки и введения воздушного оружия в тактику наступательного боя в штабе командующего воздушными силами (Kogenluft) было выработано зимою 1917—18 года соответствующее этому наставление. Последнее было издано как-раз во-время, так что все авиационные войска еще до начала наступлений были в совершенстве ознакомлены с его общими положениями.

О намечавшемся наступлении можно было предполагать уже по подготовлениям к оборонительным сражениям 1917 года. Устройство аэродромов и оборудование их ангарами производилось почти равномерно по всему западному фронту; это было необходимо, чтобы скрыть выступление авиации непременно еще при подготовке аэродромов. Также нельзя было преждевременно обнаруживать передвижение войсковых частей, так как на основании и этих сведений противник мог при помощи шпионажа установить намечаемые пункты наступления.

Распределение воздушных сил при отдельных ударных армиях производилось примерно по изображенной здесь схеме. Отсюда видно, что и передовые дивизии были наделены летчиками, чтобы с самого начала обеспечить им совместную работу с войсками. Для передвижения материальной части были организованы на западном фронте

большие склады, при чем имелось в виду не только скрыть это от неприятеля, но даже ввести его в заблуждение тем, что такие же склады создавались в то же время и на многих других фронтах.

Для ознакомления наблюдателей с условиями всех возможных районов действий летчики откомандировывались

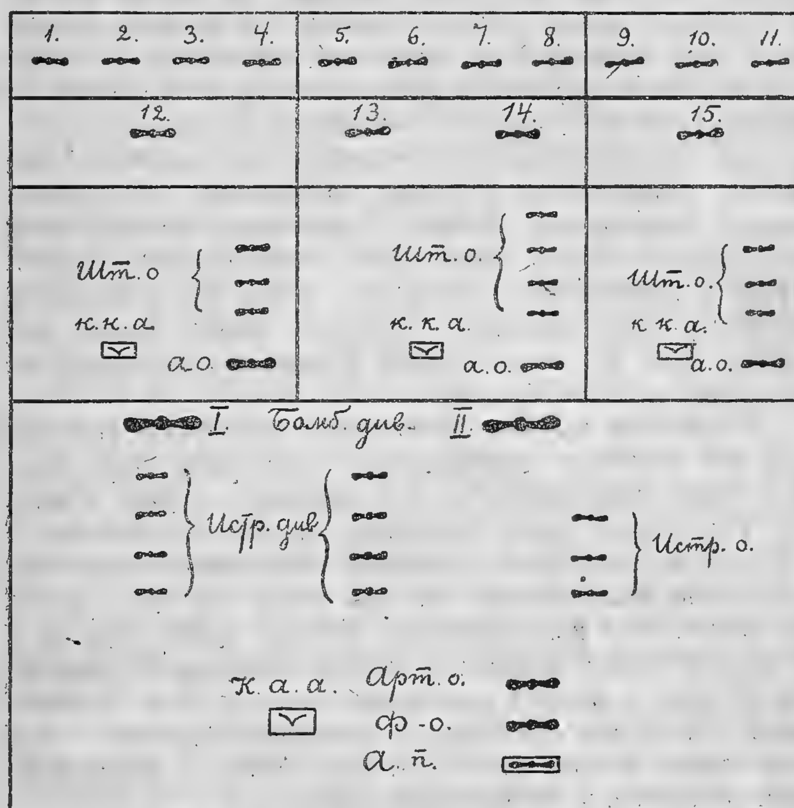


Схема массирования авиации. В первой линии (наверху) войсковые авиотряды — при дивизиях (№№ 1 — 11) и при корпусах (№№ 12—15). — *к. к. а.* — Командующие корпусной авиацией (Grufl); при них группы штурмовых отрядов (*шт. о.*) и авиотряды разведочные (*а. о.*).—*К. а. а.*— Командующий армейской авиацией (Kofl); в его распоряжении: два бомбардировочных дивизиона (*бомб. див.*)., дивизионы истребительные (*истр. див.*), фото-съемочный отр. (*ф. о.*), артиллерийский авиотряд для обслуживания дальнобойной артиллерии (*арт. о.*) и авиационный парк (*а. п.*).

с февраля месяца на различные фронты, чтобы изучить местные условия. Самое сосредоточение проводилось таким образом, что авиация продвигалась сначала далеко позади фронта, за той границей, до которой достигала разведка противника. Отсюда предпринимались лишь отдельные разведочные полеты по строгим заданиям, но до начала наступления массовых скоплений летчиков на самом фронте неуклонно избегали. В тех же местах, где авиация должна была быть выдвинута на передовые аэродромы с самого начала, там материальную часть размещали по сараям, по уже имевшимся ангарам, по конюшням и т. п.

Для скрытия нашего наступления было важно и дальнейшее уничтожение разведки противника в пределах нашего продвижения. Поэтому истребители обязаны были всегда находиться на своем посту, чтобы сражать прорвавшихся неприятельских летчиков. Вновь же прибывшим летчикам было запрещено перелетать фронт, чтобы противник, сбив их, не мог узнать о подошедших подкреплениях даже и таким образом.

Неприятель пытался производить воздушную разведку особенно сильными дивизионами. Следствием этого были сильнейшие воздушные бои. Истребительные отряды в эскадре Рихтгофена были соединены в истро-дивизионы и в группы истро-отрядов. Сражение отдельными истро-отрядами было исключением, так как всегда хотели заранее обеспечить себе превосходство. Именно таким образом и произошло первое большое воздушное сражение 21 февраля при Ле-Като, в котором участвовало всего от 60 до 70 самолетов. Англичане сражались с большим упорством. Бой продолжался больше полу-часа. Было сбито 13 неприятельских самолетов, а мы потеряли только один.

Разведчики, прибывшие на поле сражений, имели много случаев знакомиться с предполагаемым районом своих действий путем изучения фотографических отчетов и донесений как в авиотрядах, так и при фото-съемочных отделах штабов корпусов и армий. Штурмовые отряды, которые до тех пор еще не были соединены в группы, стягивались для

тренировки позади фронта и обучались нападениям на низовые цели сомкнутыми строями с помощью пулеметов, осколочных бомб и ручных гранат.

В виде боевых инструкций для других родов войск были выработаны пояснительные записки о местах, выбранных для наступления, со всеми подробностями, иллюстрированными фотографиями. Этот материал раздавался в войсках включительно до полков, а отдельные фотографии — даже до командиров рот и взводов. В местах прорывов, которые при победном продвижении вперед неизбежно обрекались на опустошение, нужно было точно обследовать все дороги, пути и переправы, чтобы заранее заготовить соответствующий материал, необходимый для скорейшего восстановления сообщения.

Лишь за 48 часов до начала наступления все авиационные части были приведены в лётную готовность в ожидании приказа о выступлении. Но в день наступления на фронте XVII, II и XVIII армий был такой сильный туман, что от участия штурмовых отрядов для поддержки пехоты пришлось отказаться, а также до 11 часов утра оказалось невозможным производство и воздушной разведки. Когда затем туман рассеялся, командование могло получить вполне ясную картину о положении дел на поле сражения. А под вечер оказалось возможным пустить в бой и штурмовые отряды, главным образом против артиллерии, чтобы задержать ее и помешать ее отходу. Эта задача удалась: почти вся тяжелая артиллерия противника попала в наши руки.

Задача летчиков в следующие дни заключалась в разведке и в определении расположений вновь подвезенных батарей и прибывающих подкреплений. С помощью радиосвязи эти цели были подвергнуты сильному обстрелу.

После того, как передовые оборонительные линии были прорваны, наступление стало быстро развиваться. Если при этом было нужно держать связь с войсками, то авиотряды следовали за ними вплотную. Только таким образом можно было вполне обеспечить передачу распоряжений и

донесений, так как при быстром продвижении войска связи (Nachrichtenmitteltruppe) не были в состоянии успешно справляться с необыкновенно большими требованиями, к ним предъявляемыми. Правда, каждому авиотряду предоставлялась особая телефонная станция для связи с аэродромом и командными пунктами в окопах, но и у таких станций работы было превыше головы.

Выбор и оборудование аэродромов в разрушенной области производились по корпусам с помощью сборного авто-транспорта, чтобы сохранить единство и сосредоточение авиации. Аэродромы, заранее выясненные фото-разведкой, были уже распределены по корпусам, так что командующие корпусной авиацией (Grufl.) могли в своем районе работать самостоятельно. Истребительным дивизионам и группам предназначались особые аэродромы. Передовые неприятельские аэродромы были заняты уже на третий день наступления. Материальной части в них было найдено очень немного, так как все, что противник не смог увести, было им сожжено.

Следует отметить особо деятельность 1-го истро-дивизиона и инициативу его командира, ротмистра фон-Рихтгофен. Он постоянно выбирал свой аэродром, — вернее сказать, просто посадочную площадку, — настолько выдвинуто вперед, как то позволяла дальность боя неприятельской артиллерии. Большие его успехи объясняются тем, что он всегда неутомимо искал соприкосновения с врагом. Не обращая никакого внимания на погоду, он и в холодные весенние месяцы располагался бивуаком со всеми летчиками и механиками в палатках, непосредственно у самолетов. Успехи привели авиацию к самоотверженной деятельности, которая не была однако оценена достаточно высоко. При вынужденных посадках на полях с воронками от разорвавшихся снарядов бывали случаи сильных поломок и поранений; зато потери от противника, благодаря деятельности истребительной авиации, были очень незначительны.

О работе по воздушной разведке уже упомянуто. С прекращением наступления здесь опять выросли задачи позиционной войны. Штурмовые летчики без устали действовали с любой высоты, во всяких стадиях сражений, главным образом против подходящих неприятельских подкреплений; особенно успешно обстреливались ими узкие проходы и переправы через Сомму. О результатах их деятельности хорошо свидетельствовал вид этой местности после оставления ее неприятелем; вместе с артиллерией, они произвели в ней огромные разрушения. Пехотная авиация во все дни наступления работала постоянно над фронтом.

Во время наступления материальная часть быстро изнашивалась, и сильно страдал летный состав; но, опираясь на продвинутые вперед авио-парки, почти всегда удавалось сохранять боевую силу полностью до самых последних дней сражений. Каждый армейский авио-парк выдвигал посередине между соседними аэродромами промежуточную авиобазу. Это представляло особую важность в деле снабжения горючим и смазкой, расход которых был очень велик. Автомобильных цистерн не хватало. Были использованы быстро приспособленные большие железные цистерны с бельгийских заводов, так что можно было устроить большие, далеко выдвинутые вперед, склады примерно на 100.000 кгр.

Бомбардировочные дивизионы имели применение единообразное. В первую и в последующие ночи во время наступления бомбардировались железнодорожные узлы позади фронта. Далее целями назначались этапы и склады снарядов. 7-ой бомбардировочный дивизион и здесь работал снова с наибольшим успехом. Несмотря на напряженные и утомительные ночные операции, бомбардировочные дивизионы принимали участие в нападениях и днем, с особыми бомбами, на расположения и разные склады вблизи поля сражения. При походе туда и обратно они обстреливали из пулеметов продвигавшиеся по шоссе неприятельские колонны.

Бои на новом фронте велись с большим ожесточением обеими сторонами. Положение в воздушных боях сделалось крайне тяжелым, так как и французы, и англичане сосредоточили теперь свои воздушные силы уже на фронтах бывших наступлений. Так продолжались бои без определенного успеха до 8 августа. В этот же день утром, при густом тумане, противник открыл на фронте у Соммы сильнейший ураганный огонь. Правда, за несколько дней перед тем были замечены некоторые приготовления танков, но за весь боевой период они стояли так разрозненно, что о возможности большого прорыва нельзя было думать. Правда, и при фотосъемках были обнаружены некоторые подозрительные места, но благодаря великолепной маскировке ничего определенного прочесть было невозможно.

Однако уже рано утром приближение больших сражений определилось явно. Мы перекинули сюда воздушные силы с других фронтов, куда они были оттянуты, так вовремя, что при поднявшемся тумане была собрана достаточная боевая сила. Благодаря этим мерам, тот день, который мог быть критическим в смысле общего исхода, сделался для наших летчиков самым победоносным днем за все время войны. В этот вечер было обнаружено в нашем расположении 83 неприятельских самолета, как сбитых огнем, так и севших вынужденно. Массированием авиации и ее боевой работой был поднят упавший боевой дух.



IX. МОРСКАЯ АВИАЦИЯ У НЕМЦЕВ.

Северное море.

Главная задача гидро-авиации заключалась в совместной работе с морскими силами. Они должны были быть глазами командующего флотом, должны были опоясывать морские позиции дозорной цепью, своевременно доносить о неприятельских самолетах и предохранять свои морские силы от неожиданных нападений во время разных операций. Но было необходимо не только отражать нападения, но также не позволять неприятельским воздушным силам заглядывать в наши гавани, в район передвижения судов и в особенности в наши траловые работы. Надо было подводить подводные лодки к назначенной цели, защищать их вблизи наших берегов от неприятельских летчиков и при неблагоприятной погоде оказывать содействие при вводе их в гавани. Второстепенными задачами гидро-авиации были: нападения с метанием бомб или с пулеметным обстреливанием на низовые цели на судах и на земле, уничтожение неприятельских морских знаков и корректирование стрельбы береговой артиллерии. — Из всего этого видно, что Северное море и Ла-Манш представляли собой главный театр военных действий для морских летчиков, и что Северное море требовало наибольшего внимания, так как было полем деятельности большого флота открытого моря.

В начале войны в Северном море была воздушная гидростанция на острове Гельголанд с шестью самолетами и небольшим личным составом; станция в Листе на острове Сильт только-что начала оборудоваться; больше же не было ничего, кроме одного пустого сарая в Вильгельмсгафене. У командующих судовыми объединениями не было данных,

чтобы судить о применимости гидро-самолетов; вера же летчиков в их оружие в морском ведомстве осмеивалась.

Станция на острове Гельголанде, наиболее выдвинутая в море, должна была обнаружить и донести о приближении неприятельского флота, подход которого, после вступления в войну Англии, ожидался каждую минуту. Первый полученный приказ: «производить разведку в море в пределах имеющейся возможности», — расширил для этого поле действий. Поэтому в первые дни полеты совершались с безжалостной гонкой как личного состава, так и материальной части; каждый офицер-летчик надеялся первым принести известие о приближении английского флота.

Но все было напрасно. — Самолеты часто разбивались. Летчики ездили к Балтийскому морю за другими машинами. Оставшиеся же летали с удвоенным напряжением. Чтобы иметь возможность забираться как можно дальше на запад и север, в Боркуме и Листе были оборудованы бензиновые погреба, и при благоприятной погоде горючее расходовалось до последней капли. Но никто не показывался! И постепенно приходили к сознанию, что английский флот не выйдет в открытое морское сражение. Он не решился на открытый бой, а устроил блокаду вдали от германских берегов, начав этим свое трусливое дело удушения голодом.

Только случайные выступления маленьких крейсеров, минных истребителей и подводных лодок, и очень редко появление боевых эскадр нарушали покой Северного моря. Чтобы быстро находить неприятельские суда, приходившие всегда неожиданно, нужно было наблюдать тем внимательнее и выходить при всякой погоде. Это было необходимо и для того, чтобы скрывать собственные выступления, охранять от неожиданностей минные заградители, которые доходили до самых английских берегов, и охранять фарватеры от подводных лодок. Началась планомерная разведочная и дозорная служба, поспешное возведение авио-станций и увеличение летного состава и материальной части. Так выросли новые станции в Боркуме и Нордернее, и были расширены имеющиеся на Гельголанде, Листе и Вильгельмсга-

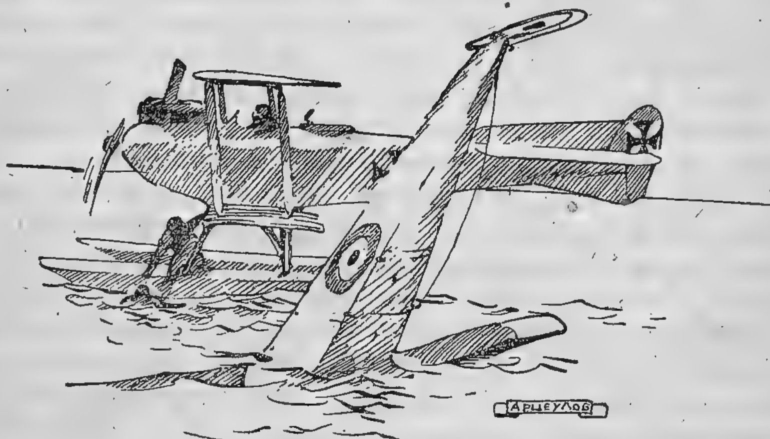
фене. Выполнение этого было сопряжено с большими трудностями, так как все станции, кроме Вильгельсгафена, расположены на островах, и строительный материал приходилось доставлять морем.

Неуклонно стремились к тому, чтобы нести дозорную службу не только в отдельных районах и в различное время, но распространить ее по всему побережью и непрерывно с рассвета до темноты. В длинные летние дни это было крайне затруднительно. Летали почти при всякой погоде, когда вообще было возможно и неприятельское выступление. И все-таки, несмотря на безграничное рвение, — вследствие больших расстояний и трудности пополнения самолетами и личным составом, — только в последние годы войны удалось развить летное дело настолько, что можно было нести дозорную службу почти беспрерывно и производить разведку вполне исчерпывающим образом.

Летная служба в Северном море была не только тяжелой, но и неблагодарной. «Тихое геройство летчиков Северного моря» — это выражение сделалось у моряков пословицей. Самолеты летали час за часом, — осенью, как и зимой, часто в тумане и при шторме, — не видя врага. Отдельным экипажам случалось летать над морем без встречи с врагом по 400 часов и свыше; многие из них не вернулись вовсе и пропали без вести. Некоторые самолеты бывали принуждены из-за неисправности мотора спускаться в море и так носиться долго, — один раз даже 6 дней, — без достаточной провизии, пока их не подберет какое-нибудь судно. Случалось, что самолеты, вынужденно севшие в море, переворачивались штормом, и летчики целыми днями носились по волнам привязанные к поплавкам. Не легко было в таких условиях сохранять бодрое настроение. Летчики и наблюдатели, особенно лучшие из них, стремились уйти с Северного моря на другие театры военных действий для участия в воздушных боях и в бомбардировках. Но нести службу было необходимо; Северное море требовало наблюдения день за днем, и надо было отказаться от личных желаний и без зависти смотреть на наших

героев, отличавшихся в воздушных боях на фронте, не имея случая проявить в достойном деле себя самого. Праздниками считались те дни, когда приходилось встречаться с врагом, который обыкновенно тотчас же по обнаружении поворачивал обратно к своей гавани! Мелкие случаи для необычного донесения, изредка удачное метание бомб праздновались особо и поднимали обычно пониженное настроение.

Но и при обнаружении врага летчики должны были отказывать себе в удовольствии его атаковать; ведь суть



Спасение пострадавшего летчика.

дела заключалась только в оповещении. Только в том случае можно было подвергнуть самолет неприятельскому обстрелу, когда донесение о происшедшей встрече было обеспечено. В первые годы войны это было неудобно и отнимало много времени. Обыкновенно самолет должен был вернуться на свою станцию, чтобы оттуда по беспроволочному или обыкновенному телеграфу известить командующего морскими силами; в очень редких случаях представлялась возможность дать знать непосредственно самим кораблям в море с помощью световых сигналов или сбрасыванием донесения с вымпелом. Только введение на всех самолетах радио-те-

леграфа, сначала в виде одних передатчиков, помогло делу. Наблюдатель должен был обладать опытом и счастьем, чтобы его донесение быстро и правильно дошло до места назначения. Ценное же подтверждение о том, что его правильно поняли, он стал получать лишь с дополнительной установкой на самолете и радио-приемника.

Чего только не должен был знать летчик-наблюдатель Северного моря! Уметь правильно держать курс при полетах в продолжение до 6 часов, сообразуясь только с компасом и картой; безошибочно возвращаться на маленький остров после похода над морем без ориентировочных пунктов, при переменных направлениях ветра, часто рискуя, что ошибка, из-за которой не удалось отыскать свою станцию до темноты, повлечет за собой смерть или плен. Он должен знать типы неприятельских кораблей, быть знакомым с тактической обстановкой в море и быть всегда осведомленным о том, какие собственные корабли находятся в этом районе. Он должен уметь обращаться с радио-телеграфом на самолете, соблюдая дисциплину морского радио-телеграфа. Он должен быть знакомым с бомбометанием и уметь обслуживать пулемет. И должен, в конце концов, быть хорошим моряком, чтобы оказаться на высоте своего положения, если бы пришлось спуститься на самолете в море. — Служба летчика Северного моря была не только опасна и однообразна, но также полна и ответственности, так как даже только от одного донесения могли зависеть в морском сражении победа или поражение.

* * *

В первые два года войны морские самолеты несли службу поодиночке. До тех пор, пока они не были снабжены радио-телеграфом, они пропадали без вести всякий раз, когда не возвращались своевременно. Поиски их в большинстве случаев, в виду военной обстановки, были невозможны, и поэтому спасение их предоставлялось редкому случаю. После же введения радио-телеграфа летчик имел возмож-

ность, в случае вынужденной посадки из-за неисправности мотора, дать во время планирующего спуска морской сигнал о бедствии и сообщить о месте своего нахождения. В таком случае, зная, где случилась авария, можно было направить для спасения находящиеся вблизи собственные боевые силы. Но и тогда еще представлялось очень трудным найти несчастных в широком морском пространстве, и несмотря на сигнальные ракеты и выстрелы, поиски не всегда оканчивались удачей. Тем не менее некоторая надежда на спасение служила для экипажа большим успокоением.

Позднее, когда в нашем распоряжении самолетов было достаточно, воздушное наблюдение стало производиться попарно. В таком случае у летчиков была возможность взаимно помогать друг-другу. Даже в том случае, когда обстоятельства складывались так неблагоприятно, что невредимый самолет не имел возможности принять к себе экипаж с самолета, потерпевшего аварию, — первый мог, вернувшись на свой аэродром, послать оттуда помощь на место несчастия, заранее точно отмеченное на плане. Применение самолетов парами имело и то преимущество, что в случае неисправностей радио-установки на самолете командира, донесения могли быть сделаны другим самолетом, его сопровождающим. Конечно случалось, — и к сожалению нередко, — что и парные самолеты также пропадали без вести, и хотя их сигналы о бедствии и получались, но поиски оставались безуспешными. Надо думать, что такие случаи происходили из-за вынужденной посадки в море одного самолета, когда при сильной волне терпел крушение и второй, который спускался для оказания помощи товарищу. Все же применение гидро-самолетов парами дало летчикам больше уверенности и увеличило продуктивность их работы, особенно при плохой погоде.

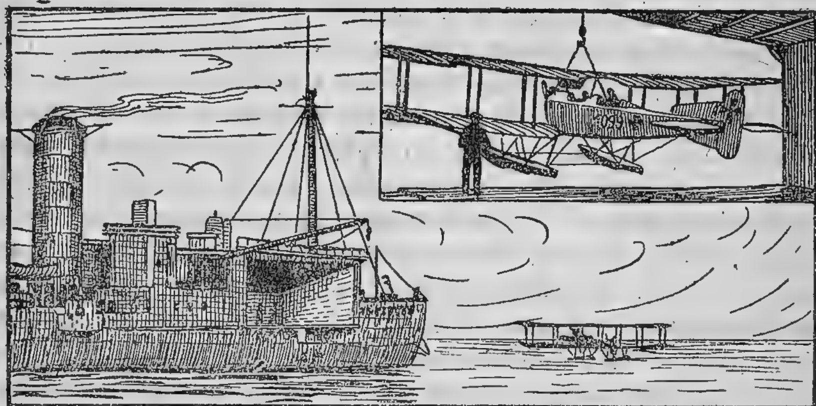
Районы четырех авио-станций Северного моря были строго разграничены один от другого и разделены каждый на сектора, которые обслуживались летчиками точно в согласии с установленным планом. К морской авио-станции

в Листе относился район перед датскими, а к Боркум — перед голландскими берегами; а к станциям Гельголанд и Нордерней принадлежало открытое пространство в середине Северного моря. Таким образом на долю последних станций выпала самая неблагодарная и вместе с тем самая трудная задача. В большинстве случаев противник наступал с запада или севера вне видимости с берега и появлялся в районах авио-станций Боркум и Лист, в которых обычно плавали или промышляли рыболовством нейтральные суда, которые и могли приютить самолеты и экипажи в случае вынужденной посадки. А в средней части моря не только неприятельские военные корабли, но и нейтральные торговые или рыболовные суда появлялись крайне редко.

О характере и важности задач авиации Северного моря лучше всего можно судить по примеру из последних годов войны. Для морского командования на первом плане стояла подводная война. Гидро-авиация должна была совместно с надводным флотом заботиться о том, чтобы подводные лодки могли беспрепятственно выходить из гаваней и возвращаться обратно. Англичане обложили Немецкую бухту широким минным поясом и старались своими минными заграждениями сделать всю область для плавания невозможной. Поэтому было необходимо при помощи тральщиков постоянно создавать фарватеры, по которым можно было безопасно вводить и выводить подводные лодки. Для обнаружения же минных полей нужно было выходить далеко в море, иногда даже до нейтрального голландского пути. За тралящими судами стояли отрядами минные истребители, крейсера и линейные корабли. Минные тральщики, обладая незначительной скоростью, не имели сами никакой другой защиты, кроме орудий малого калибра; при появлении же морских сил противника их специальные приспособления для отыскания мин тем более препятствовали скорому отступлению.

Поэтому задача гидро-самолетов состояла с одной стороны в том, чтобы производить разведку возможно глубже и предупреждать о приближении неприятельских кораблей

на столько своевременно, чтобы еще было возможно успеть произвести соответственно нужное маневрирование, а с другой стороны в том, чтобы не допускать неприятельские самолеты обнаруживать наши траловые работы и этим самым устанавливать наши фарватеры, что для них представляло интерес весьма большой. За исключением некоторых случаев, нетерпящих отлагательства, работа по тралению мин производилась только после воздушной разведки и под охраной самолетов. Число самолетов, нужных в летнее



Германская авио-матка. Спуск гидро-самолета на воду (вверху справа).

время, было весьма велико, и правильное налажение их службы было крайне затруднительно, в особенности если учесть, что для несения дозорной службы у внешнего минного пояса требовалось до двух часов хода лётом только в одну сторону.

Иногда траловые караваны получали в сопровождение и авио-матки, самолеты которых и брали на себя в таких случаях несение дозорной службы. При этом получалось то преимущество, что не нужно было делать длинных переходов до места разведки, благодаря чему использовалась почти вся продолжительность пребывания в воздухе; невыгодно же было то, что при наступающей темноте сыскать авио-матку при возвращении представлялось

весьма затруднительным. При недостатке горючего, трудно было избежать тогда вынужденной посадки, и, действительно, самолеты, потерпевшие подобным образом, иногда блуждали в море по нескольку дней и доходили из Доггер-Банк до самой Норвегии, где только и получали приют с остававшимися в живых летчиками.

Англичанам было в высшей степени интересно установить, в каких местах мы искали мины, где проложены фарватеры и каким образом выводились и вводились в гавани наши подводные лодки. Для разрешения этой задачи ими были привлечены морские летчики. Воздушные пути были, конечно, велики; морское пространство, подлежащее разведке, весьма обширно; однако при ясной погоде летчик располагал над морем большим полем зрения. Англия господствовала в море, а поэтому могла проще находить и спасать свои вынужденно-севшие самолеты, а при благоприятной морской обстановке она могла, для уменьшения дистанций перелета, подвозить самолеты ближе к минному поясу на минных истребителях и миноносцах. Англичане добились того, что их разведочные самолеты доходили с запада до реки Эмс и с севера до острова Зюльт, чем причиняли нам большие неудобства. Если наши тральщики во время своей работы подвергались наблюдению английских летчиков, то можно было с уверенностью рассчитывать на то, что в ближайшие дни только-что очищенное пространство будет забросано минами в двойном количестве.

Поэтому в задачи авиации Северного моря входило также не допускать близко самолеты противника. Для этого нужно было иметь истребительные отряды, которые должны были состоять, по крайней мере, из трех, — целесообразнее из пяти машин, так как английские самолеты появлялись обычно группами по три. Морское пространство, подлежащее охране, весьма обширно, а число находившихся в нашем распоряжении отрядов было очень незначительно. На все Северное море к концу войны таких отрядов было лишь двенадцать, по 5 самолетов в каждом. Увеличение отрядов было, конечно, очень желательно, но осуществить это было

невозможно из-за ограниченности оборудования на авио-станциях и из-за недостатка в моторах, которые ежемесячно отпускались для морского ведомства из армии лишь в определенном количестве. Плохо было дело, когда неприятельская воздушная разведка, не будучи захвачена истребительными отрядами, все наши тральные работы снова сводила на нет.

Не легко было положение истро-отрядов, — служба их так же, как и дозорных самолетов, была тяжелая, неблагодарная и полна лишений. На сто лётных часов едва приходилась одна встреча с врагом, зато каждый поход был вдвойне опасен, так как при постройке истребителей имелась в виду главным образом их боевая мощь, вследствие чего они обладали плохой мореходностью и иногда ломались, садясь на воду даже и при нормальной для Северного моря погоде. Чтобы по возможности сократить потери, каждый истро-отряд снабжался одним разведочным самолетом с хорошей мореходностью (их называли похоронными дрогами), который должен был, забирая к себе экипаж истребителя, поврежденного при вынужденной посадке, или отвозить его на авио-станцию, или держаться над водой до тех пор, пока придет помощь. Но этот самолет скорой помощи затруднял работу отряда, так как истребители, обладая бо́льшей скоростью, должны были сильно убавлять свой ход, чтобы держаться всем вместе. Во время воздушных боев разведочный самолет держался в стороне, наблюдая за результатами боя и даже привлекая к месту сражения подкрепления, и не только со своих авио-станций, но и из отрядов, находившихся в воздухе.

Балтийское море.

Западная и средняя части Балтийского моря находились в таких же условиях, как и Северное море. Работа авиации была здесь лишь проще, так как эта область менее обширна; притом охранять ее фарватеры с севера значи-

тельно легче, и условия погоды и состояния моря здесь благоприятнее и менее коварны. Служба осложнялась однако тем, что Балтийское море, поставленное на второй план, как второстепенный театр военных действий, недостаточно снабжалось личным составом и материальной частью, и еще оттого, что на ряду с боевыми заданиями на внутренних авио-станциях Балтийского моря должны были усиленно производиться выучка и тренировка летчиков. Балтийские авио-станции никогда не удовлетворялись всеми их требованиями в материальной части и в личном составе, которые (требования) вместе с усовершенствованием воздушного оружия тоже постепенно усиливались. Но все же авиация должна была полностью выполнять все предъявляемые к ней задания, нисколько не облегченные в тактическом и стратегическом отношениях, используя часто все до последнего самолеты, весь летный состав, равно как и весь обслуживающий персонал и команду.

Полеты в Балтийском море отличались еще большей томительностью и скукой, чем в Северном море. Для стяжания лавров случаев не бывало. Охранять датские фарватеры, Зунд и Бельты, от постоянно ожидавшегося прорыва было утомительно и тоскливо; сопровождать же тихоходные броненосцы и искать неприятельские подводные лодки только потому, что, например, какое-нибудь усердное рыболовное судно приняло простую жестянку за перископ, — было, — если это только возможно, — еще хуже. На второй год войны уже ни один человек в морской авиации не верил в нападение англичан на Киль и на балтийские гавани — этого не было и на самом деле. Честолюбивого же летчика не могло удовлетворить, конечно, если после целого дня, проведенного в воздухе, ему и удавалось обнаружить в большом удалении опускающуюся подводную лодку противника. И летчики и наблюдатели стремились уйти из Балтики; большею частью их и переводили на главные фронты, как только они достигали достаточной опытности.

При таких условиях положение начальников станций было весьма затруднительно. Побуждаемые свыше, они

должны были делать все возможное с помощью летчиков молодых и неопытных, и с самолетами, полученными с других театров военных действий, а затем, обливаясь кровью в сердце, им приходилось быть свидетелями того, как опытные летчики и наблюдатели, на поддержку которых они так рассчитывали, отзывались на другие фронты для более живой службы, постоянно освобождая места для новичков.

Говоря о службе морской авиации, нельзя не упомянуть о механиках и мотористах. Само собой разумеется, что моторы, работающие без отказа, были важным фактором успеха и для летчиков на суше. Неисправности мотора, особенно при полетах над территорией противника, могли быть причиной катастрофы; но все же в службе при армии применялись обычно походы на непродолжительные сроки, в то время как при выполнении разведочных заданий в море нормальным считался полет длительностью в 5 часов и более. Вероятность отказа в действии мотора, находящегося на том самолете, который отправляется в поход на максимальное возможное время, увеличивается по мере пребывания в воздухе. Полевые самолеты, при вынужденных посадках на собственной территории, избегают опасности, как только благополучно достигают земли, и оказание скорой помощи им весьма просто. Между тем, при вынужденной посадке гидро-самолетов затруднения начинаются большею частью именно после спуска, даже и благополучного. Поэтому для морских летчиков, на ряду с собственным знанием моторов, являлась вопросом жизни и смерти правильная и добросовестная работа их механиков. Они составляли с летчиками и наблюдателями одно целое, были неразлучны и в случаях переводов и назначений по службе и делили с ними поровну и все успехи.

Моторы предоставлялись морскому ведомству военным министерством, в ведении которого находилось все их производство. Трудность производства лишала возможности предоставлять их в таком количестве, которое отвечало бы потребностям. Поэтому с моторами нужно было обращаться

очень бережно, периодически их разбирать, пересматривать и регулировать на самих авио-станциях, так как для быстрой отправки их с островов на фабрики случаи бывали редко. Каждая морская авио-станция имела в своем распоряжении обширные мастерские, в которых и могли выполняться под руководством специалистов все необходимые работы. Из-за недостатка в снабжениях часто приходилось ставить на новые самолеты старые моторы.

Благодаря своей внимательной и добросовестной работе, обоим морским авиационным учреждениям в Киле и в Вильгельмсгафене удавалось готовить безукоризненный по качеству технический персонал и команду, прививая механикам прочные чувства их принадлежности к экипажу самолета и вселяя экипажу полное доверие к моторам.

Курляндия.

Авио-станции в Либаве, Виндаве и на Ангернском озере считались морскими летчиками в смысле боевой работы самыми благодарными. После того, как в 1915 году была занята вся Курляндия, и наш легкий флот был продвинут до Виндавы, в ведении морской войны наступило временное затишье, изредка прерывавшееся выступлениями частей нашего большого флота, которые в 1917 году дошли до Рижского залива для захвата островов Эзель, Даго и Моон. Деятельность обеих сторон ограничивалась уничтожением минных заграждений и действиями боевых воздушных сил. Летчики вели прекрасную жизнь, они играли безусловно главную роль.

Наблюдение за неприятельскими гаванями и передвижением судов, отражение самолетов противника, бомбардировка гаваней, авио-станций и кораблей, изгнание русских линейных кораблей и крейсеров, которые под защитой минных заграждений обстреливали фланги немецкой армии у Рижского залива, — все это составляло задачи авиации,

для разрешения которых в ее распоряжении имелось однако весьма ограниченное количество личного состава и материальной части. И тем не менее, благодаря самоотверженной деятельности летного состава, все эти задачи выполнялись полностью, с помощью — смотря по обстоятельствам — или больших разведочных самолетов, или истребителей. Хуже всего было положение авио-станции в Либаве, которая находилась далеко позади. Самолеты ее должны были производить обычно простую разведку и поиски подводных лодок. Только случайно они привлекались для участия в общих больших операциях станциями в Виндаве или Ангерном. Виндавская авио-станция с ее опорным пунктом для гидро-самолетов у устья реки Ирбен, предназначалась для охраны входа в Рижский залив, морского пространства к западу от острова Эзель и полустрова Сворбе с его укреплениями и авио-станциями. Самой благодарной была авио-станция Ангерн, в район действий которой входил Рижский залив, Аренсбургская бухта и Моонский пролив.

Вся воздушная деятельность на востоке развивалась постепенно с оборудованием авио-станций. В 1915 году главным пунктом была Либава; в Виндаве имелся только склад бензина, а в Рижском заливе вообще ничего не было, Поэтому глубокие разведки и бомбардировка далеко расположенных целей в Рижском заливе и у устья Западной Двины должны были производиться полевыми самолетами из Либавы, с промежуточными остановками в Виндаве, или же переправляя самолеты на борту кораблей. Наш противник обладал примерно такими же силами, как и мы, только у русских не было большой склонности к нападениям. Воздушные бои носили обычно самый невинный характер, так как в 1915 году истребительные самолеты были еще в первой стадии своего развития.

В начале 1916 г. были закончены работы по постройке станции в Виндаве, и приступлено к оборудованию станции на Ангернском озере. Зимою, вследствие полного замерза-

ния гаваней, никаких воздушных операций не было, а весной они возобновились со всей энергией, при чем мы действовали активно, тогда как русские держались лишь оборонительной тактики, несмотря на то, что их летающие лодки по своей скорости превосходили наши поплавковые самолеты. Наша авиация не только постоянно держала в курсе о местопребывании неприятельских кораблей морское командование, но также с успехом бомбардировала в полном составе своих сил Руно, Папенгольм и Ревель и наносила противнику значительный урон в воздушных боях. Русские же летчики ниразу не рискнули пробраться до Виндавы и даже до Либавы. Только ряд отдельных нападений был предпринят ими на еще неготовую станцию в Ангерне, и хотя некоторые из таких налетов отличались большой смелостью, но успех их был незначительный.

В 1917 году операции курляндских морских авио-станций достигли наивысшего развития. Овладение Ригой и островами, в чем принимали участие и гидро-самолеты, принесло им большую славу. По справедливости надо отметить, что быстрый успех был достигнут только благодаря подготовительной разведке и главным образом фото-съемочной работе гидро-самолетов. Усовершенствованная материальная часть и удачный подбор личного состава позволили нам наносить противнику серьезный урон уже в летнюю кампанию и без больших собственных потерь. При первых же воздушных боях весною 1917 года у русских, силы которых за зиму значительно возросли, было сбито виндавскими истребителями, непосредственно над русской авио-станцией на полуострове Сворбе, четыре самолета, без всяких потерь с нашей стороны. И с тех пор все русские гидро-самолеты, при виде даже одного нашего, поворачивали обычно назад и спускались в районах своих авио-станций или дозорных кораблей. Их не удавалось расшевелить и вызвать в бой, даже применяя особые приманочные самолеты, которые спускались вблизи неприятельских берегов, симулируя вынужденную посадку. И только над собственной территорией русские пытались всегда сбивать наши

гидро-самолеты с помощью большого числа своих истребителей полевого типа *.

В виду того, что противник больше в воздухе не показывался, нужно было выгнать его из опорных пунктов. С этой целью все время производилась воздушная бомбардировка его авио-станций, батарей и всех удобных морских и наземных целей. Результаты от этого получились выдающиеся, особенно если принять во внимание небольшое количество самолетов, имевшихся в нашем распоряжении. Виндавские гидро-самолеты потопили, кроме одного торгового судна, два больших минных истребителя и причинили крупные разрушения русским авио-станциям в Лебаре и Папенгольме. Самолеты с Ангерна потопили два судна, совершенно уничтожили морскую авио-станцию в Аренсбурге и, незадолго перед взятием острова Эзель, вывели из строя меткими попаданиями бомб большую часть 12-дюймовой береговой батареи.

* * *

Летчики чувствовали себя все время прекрасно. Помимо удовлетворения от боевых полетов, воздушных боев и планомерной бомбардировки, время от времени представлялись случаи для участия в небольших отдельных операциях, которые, являясь в истории войны в своем роде единственными, навсегда останутся в памяти у всех их участников. К таким операциям относится, например, высадка двух самолетов на остров Руно для разрушения находившейся там наблюдательной станции.

Руно — это маленький остров в середине Рижского залива, с чисто-шведским населением, занятый незначительными силами русских для защиты наблюдательной

* Гидро-самолеты (с лодочным корпусом или с особыми под корпусом поплавками) по своим лётным качествам не могут сравниться с самолетами полевого типа (с колесной тележкой). Поэтому последние машины и стали применять в морской авиации там, где несение службы было неизбежно сопряжено с ведением воздушных боев, даже независимо от связанных с этим затруднений при пребывании вдали от берегов. *Ред.*

станции на берегу. Вследствие своего выгодного расположения и обычных там летом очень хороших условий видимости, наблюдательная станция острова могла прекрасно следить за каждым самолетом, идущим из Ангерна в Аренсбург, Пернов или к Моонскому проливу. Своими предостерегающими донесениями по радио она исключала для нас всякую возможность неожиданного нападения и побуждала к принятию своевременных оборонительных мер, очень стеснительных для наших летчиков. Хотя отдельные бомбардировки радио-телеграфной станции в Руно и имели целый ряд попаданий, но ими не было достигнуто окончательного ее разрушения, и поэтому, чтобы довести дело до конца, было решено высадить на Руно самолеты под защитой пулеметов нескольких истребителей и окончательно уничтожить боевое оборудование взрывами и пожарами. Несмотря на все затруднения, это было выполнено блестяще. Хотя русская команда и имела в своем распоряжении одну пушку и пулеметы, но она была настолько подавлена нашими бомбами и пулеметным огнем, что двум нашим самолетам удалось спуститься невредимыми, подойти к берегу и взорвать там наблюдательную станцию, береговую базу подводных лодок и пристани. Сомнительными и одновременно жуткими были те минуты, когда самолеты стояли на берегу, оставленные летчиками, и легко могли быть разбиты или забраны русскими. Успех дела был блестящий: остров Руно, до окончательного его взятия, уже не тревожил больше нашей авиации.

Фландрия.

Тяжелее, утомительнее и опаснее, чем в Курляндии, была лётная служба в морских авио-станциях на берегу Фландрии. Работу наших морских летчиков существенно затрудняли здесь не только бóльшая энергия и работоспособность западных противников, не только лучшее качество и большее количество их самолетов, но также и условия климата английского канала, в особенности зимою.

В конце 1914 года, после занятия берега, во Фландрии была оборудована совсем маленькая авио-станция в Зеебрюгге. Сперва признали нужным иметь там только два самолета, которые должны были наблюдать за передвижением неприятельских военных судов, появляющихся с берега. Так как сначала никаких береговых укреплений не было, а для постройки их требовалось продолжительное время, то военные корабли противника могли спокойно доходить до берега и обстреливать из своих тяжелых орудий важные для них цели, — прежде всего дамбу Зеебрюгге, хорошо заметную издали. Вследствие этого первые самолеты в особенности подвергались большой опасности; поэтому их размещали на железнодорожных платформах на самом вокзале, под сводом, а при приближении неприятельских военных кораблей они быстро отправлялись в безопасное место внутрь страны. Конечно, при таких условиях, лётная служба не могла быть легкой, и личный состав, в ожидании внезапного нападения, находился в постоянной тревоге.

С оборудованием береговых укреплений, что производилось параллельно с организацией флотилий подводных лодок и миноносцев, положение существенно изменилось. Артиллерийским огнем, минной обороной и с помощью минных заграждений район действий противника все больше отодвигался вглубь. Система «подвижных авцио-станций», правда, сохранялась еще некоторое время, но постепенно можно было приступать к созданию постоянных ангаров и оборудований. Имевшихся самолетов не хватало уже с самого начала. Наблюдение морского пространства исключительно перед своими берегами развилось в разведку вплоть до берегов Англии, а спустя короткое время потребовалась кроме того разведка французских и английских гаваней в Ламанше — на протяжении от устья Темзы за линию Дувр—Кале. Это было естественным последствием стягивания морских сил в гаванях Фландрии. Скоро морская авиация должна была взять на себя всю работу по разведке и дозорной службе, по нападениям и обороне — все, что вообще

только могло потребовать морское командование в воздушной войне над морем. Морская авио-станция Зеебрюгге быстро разрасталась; оборудование ангарами, даже при самой напряженной работе, не могло итти наравне с увеличением количества самолетов.

Еще в декабре 1914 года были предприняты первые бомбардировки Кале и Дувра, а при проникновениях далеко вверх по Темзе стали происходить с неприятельскими гидро-самолетами первые воздушные бои.

Хотя наши средства и были еще недостаточно хороши, деятельность авиации слишком незначительна и бомбы слишком малы; если при этом гидро-самолеты еще не были снабжены пулеметами, а приходилось выдерживать воздушные бои отчасти против полевых самолетов, вооруженных автоматическими ружьями,—то все же уже первые операции показали, что благодаря выдающимся способностям нашего экипажа и личного состава, превосходство в воздухе принадлежало нам, и даже против такого сильного и равноценного противника, как Англия. Однако, работа гидро-авиации никогда не должна быть целью сама по себе; она целесообразна и жизнеспособна только для действующих морских сил и вместе с ними. Соответственно этому область авио-станции Зеебрюгге распадалась на три главных района.

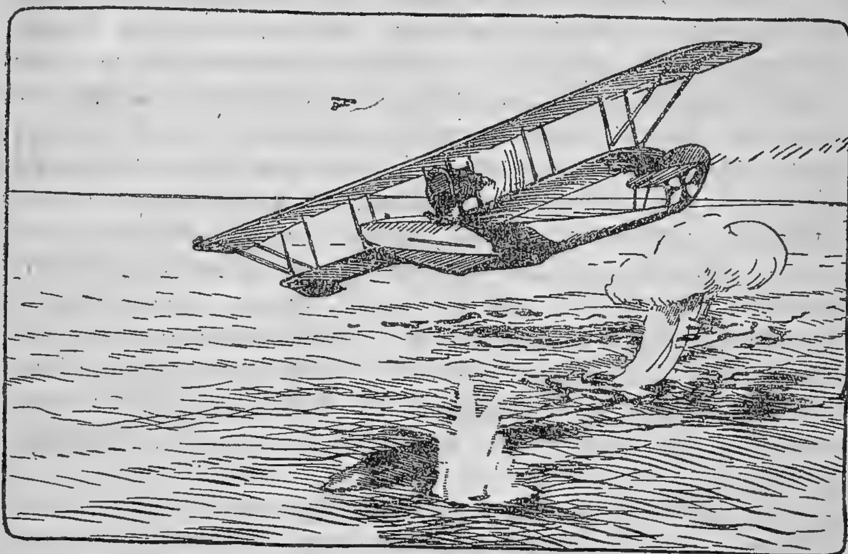
1) Ла-Манш — для поддержки подводных лодок при их проходах, для охраны и разведок при продвижениях минных истребителей и для наблюдения за стягиваниями кораблей в гаванях, которые давали бы возможность заключить о предполагаемом нападении.

2) Пространство перед голландским берегом — для наблюдения за передвижениями неприятельских и нейтральных торговых судов. В этом районе задача заключалась только в отражении неприятельских самолетов и в нападении при помощи всех имеющихся средств на военные и торговые суда.

3) Пространство, лежащее между двумя названными районами до английского берега, обслуживалось разведкой

и подлежало охране от неожиданностей собственных кораблей и тральщиков.

Главным нашим противником были англичане. Французы, поскольку они были плохими моряками, постольку же, казалось, не могли найти особенного интереса и в морской авиации, и деятельность их гидро-самолетов была весьма неудовлетворительна. Англия же, как господствующая морская держава, должна была в морской войне сделать все возможное, чтобы добиться и «над морем»



Атака подводной лодки.

того же значения, как и «в море». И англичане сильно затрудняли нам сохранять за собою раз достигнутое превосходство.

Воздушная разведка производилась на тех же тактических основаниях, что и в Северном море, и только сильное противодействие вызывало необходимость более крупного объединения в отряды или в группы. Разведочный самолет, идущий в одиночку и без вооружения, пришлось заменить боевыми самолетами, которые вскоре стали ходить только

парами, а, в конце концов, даже целыми отрядами, нормально из 5 самолетов, чтобы добиться разведки при всяких обстоятельствах.

Для англичан было очень важно скрыть от нас все их морские приготовления. Поэтому они старались всеми средствами разрушить Зеебрюгге и истреблять наши гидро-самолеты. Они беспрерывно производили воздушную бомбардировку дамбы с помощью самолетов как морских, так и полевых, а при благоприятной обстановке вели обстрел и с военных кораблей. Однако значительных повреждений этим нанесено не было. В узкую цель бомбы попадали в очень редких случаях, а попадания в воду вблизи дамбы едва причиняли вред осколками. Также и артиллерийская стрельба не причиняла больших разрушений, так как неприятельские суда, — большею частью мониторы, — не подпускаемые близко нашими береговыми батареями, могли стрелять только с очень большой дистанции.

Подавить нашу воздушную разведку противнику тоже не удавалось. Неприятельские гидро-самолеты, несмотря на свое численное превосходство, должны были постоянно уступать нам поле действий; несмотря на поддержку со стороны флота, они не могли сравняться по своим лётным качествам с нашими машинами и с отвагой наших летчиков. Попытки связать нашу разведочную деятельность истребительными отрядами полевого типа также не имели успеха. Хотя английские колесные истребители и совершали иногда с выдающейся храбростью полеты далеко вглубь моря, — даже не имея непосредственной базы на кораблях, — они все же не могли препятствовать нашей дозорной службе за всем морским пространством, хотя им и удавалось часто прижимать наши гидро-отряды вплотную к воде. В последние два года войны и мы были вынуждены производить наблюдения над неприятельскими гаванями частично с помощью колесных самолетов новейшего типа с морским экипажем; но все же главные задачи по разведке для морского командования, несмотря ни на какое противодействие, всегда выполнялись гидро-самолетами.

Еще прежде чем противодействие авиации заставило нас передать часть работы по разведочной службе в море морским авио-частям с полевыми самолетами, — разведка Ла-Манша в конце 1916 года была передана из ведения авио-станции Зеебрюгге вновь учрежденной морской авиационной станции в Остенде. Последняя взяла на себя самую трудную часть работы. Ее самолеты должны были не только производить разведку далеко вглубь по Ла-Маншу и наблюдать за портами, но также, базируясь на аэродром, расположенный вплотную за фронтом, должны были не подпускать близко неприятельские самолеты, появляющиеся над морем с целью наблюдений или нападения. Остендским самолетам вскоре пришлось иметь дело почти исключительно с полевыми самолетами противника, который, потерпев окончательное поражение в гидро-авиации, старался противодействовать нам, даже и далеко в море, с помощью самолетов колесного типа. Однако несмотря на все усилия, ему все же удавалось только стеснять нашу морскую разведку, но отнюдь ей не препятствовать. Борьба с неприятельскими полевыми самолетами была возложена вскоре на полевые авиотряды морской обороны, а под конец на особые истребительные дивизионы.

* * *

Начало беспощадной подводной войны перенесло центр тяжести всей кампании на морскую силу. Попытки подавить Англию, в ответ на блокаду голодом, организованную Антантой, требовали наивысшего напряжения и работы от всех морских учреждений. Это относилось в большой степени к морской авиации, особенно во Фландрии. Помимо разведки для морских сил и борьбы с неприятельской разведкой пришлось действовать еще против самолетов и дирижаблей, находящихся в воздухе или перевозимых для борьбы с нашими подводными лодками, а кроме того непосредственно подавлять, всеми имевшимися в нашем распоряжении средствами, неприятельское торговое судоходство. Все, что

только было в пределах человеческой возможности, авиостанциями Фландрии было выполнено свято. Жестокие бои за господство в воздухе, многочисленные обстрелы неприятельских самолетов и дирижаблей, потопление военных и торговых судов противника и большие собственные потери— все это служит лучшим доказательством предприимчивости и храбрости, способности к самопожертвованию и редкой опытности морских летчиков.

Особой задачей, которая выпала на долю морских летчиков во Фландрии, было корректирование стрельбы береговых батарей при обстрелах на дальние дистанции. Для защиты баз наших подводных лодок и всего берега, в особенности же для защиты северного фланга нашей армии, имеющего свои позиции против врага у моря, несколько береговых батарей было вооружено тяжелыми орудиями, калибром от 28 до 38 см. (12—16 дм.), снятыми с кораблей. Стремясь использовать все средства для разрушения баз наших подводных лодок, англичане применяли для обстрела входов в гавани и расположений верфей плоскодонные мониторы, которые были в меньшей степени подвержены опасности со стороны самодвижущихся мин, в виду особенной формы их подводной части. Тяжелые орудия этих мониторов могли стрелять при наибольшей дистанции в 30 километров. Поэтому они могли выбирать береговые цели лишь по резко-выделяющимся пунктам и могли рассчитывать только на случайные попадания; вместе с тем и для береговых батарей была исключена возможность целесообразного отстреливания, пока управляющий огнем находился на земле. При таком положении наблюдение за огнем было немыслимо. При стрельбе по подвижным целям управление огнем батареи по указаниям с самолета было слишком сложно, так как для передачи донесения и исполнения его требовалось много времени. Единственным средством, которое могло привести к успеху, было корректирование стрельбы батареи непосредственными приказаниями летчика-наблюдателя с воздуха. Таким образом, в береговых отрядах от летчика-наблюдателя требовались, кроме общей

подготовки, обширные артиллерийские познания. Это и было достигнуто, наконец, и если мониторам и удавалось продвинуться иногда вперед, то береговые батареи, руководимые с самолетов, брали их под такой жестокий огонь, что обычно они быстро удалялись уже после нескольких выстрелов. Однако при своей работе артиллерийские самолеты всегда подвергались нападениям неприятельской авиации; а артиллерийский наблюдатель должен был все время обращать главное свое внимание на цель и только отчасти на самолеты противника. Для защиты его понадобились поэтому особые охранные самолеты, в некоторых случаях даже целые истребительные отряды.

Воздушная атака самодвижущимися минами.

После долгих ожиданий, 9 ноября 1916 г. наступила, наконец, погода, благоприятная для совершения операции с применением самодвижущихся мин; ветер WNW — 2 балла; состояние моря — 1—2 балла. В ангарах авиостанции все ожило. На гидро-самолетах, находящихся уже давно в полной лётной готовности, производятся последние приготовления; мины еще раз осматриваются и аккуратно подвешиваются под корпусами самолетов. Потом одна за другой все машины с помощью большого крана спускаются на воду.

В 2 часа пополудни три воздушных миноносца и несколько сопровождающих их для защиты истребителей поднимаются в воздух. Имея задание: «поражение торговых судов у устья Темзы», они вскоре скрываются из виду, держась сначала вплотную под облаками, чтобы как можно дольше не быть замеченными неприятельскими летчиками. Так как у устья Темзы погода разъясняется, все самолеты, следуя примеру командира, ворочают влево, берут курс на Дюны, где еще стелется широкая полоса тумана, и в 3 ч. 45 м. пополудни отряд минует светящийся буй в проходе.

Спустя несколько минут показывается одно торговое судно, за ним второе, третье... Целый караван выходит из тумана. Чтобы лучше осмотреть все суда, самолеты идут

зигзагами. Рыболовные суда и один миноносец охраняют караван от подводных лодок. Противник еще ничего не подозревает.

3 ч. 49 м. пополудни. Отряд самолетов находится на расстоянии выстрела от последнего английского судна. С короткими промежутками скидываются три мины. Воздушные миноносцы круто поворачивают обратно, их конвоиры напряженно следят за быстро бегущими струями их мин. Вдруг около одного судна поднимается столб воды, через несколько секунд — второй. Судно медленно накреняется и через три минуты исчезает под водой.

Миноносец и рыболовные и торговые суда, застигнутые совершенно врасплох, посылают вдогонку исчезающим уже в тумане самолетам бесполезные гранаты и шрапнель.

В 4 ч. 55 м. пополудни все самолеты в целости и невредимости садятся в своей гавани. Командир отряда доносит: «Двумя попаданиями мин потоплено судно примерно в 2.000 тонн».

„Волченок".

Его прозвали «Волченок» — это был морской самолет № 341 в 150 лош. сил, типа завода в Фридрихсгафене, снабженный радио-телеграфом и приспособлениями для бомбометания, верный спутник капитана Нергерс и его корабля «Волк» во время его обще-известных крейсерских операций с ноября 1916 до февраля 1918 года. На долю «Волченка» приходится добрая часть тех больших успехов, которыми сопровождалось крейсерство. Совершив 56 полетов, он продемонстрировал в воздухе наши черные кресты над всеми морями света, в Атлантике и Средиземном море, в Тихом и Индийском океанах.

Сложны и трудны были работы по содержанию самолета в порядке, что представлялось столь важным в течение всего продолжительного плавания; но с помощью запасных частей, взятых с собой и изготовлявшихся наиболее простым способом на самом корабле, частью с использованием мате-

риалов, взятых с перехваченных судов, удавалось иметь самолет в лётной готовности всегда, как только требовалось его применение. Очень часто приходилось совершенно разбирать его по частям и вновь собирать в одно целое. На ограниченном пространстве корабля это создавало весьма большие затруднения; но было необходимо, чтобы корабль не был признан за вспомогательный крейсер, а также и для того, чтобы по возможности предохранять самый самолет от вредного влияния погоды, особенно в тропиках.

Ниже приводится из дневника «Волченка» несколько примеров из его деятельности.

В Тихом океане.

24 мая при разведке на глубину в 60 морских миль на запад был усмотрен берег Новой Зеландии.

2 июня 1917 года: ветер — 2 балла, состояние моря — 3, дальность горизонта — 30—40 миль.

Задание: «Задержать торговое судно, появившееся севернее острова Рауль, и привести его к кораблю».

Это судно неожиданно появилось к северу от острова в то время, когда крейсер «Волк», расположившись перед последним, был занят починкой машин и перегрузкой угля.

«Волченок» поднялся в 3 ч. 50 м. пополудни, взяв курс на север. С 350 м. он спустился, планируя по спирали за кормой судна, до 80 м. и пролетел над ним, сбросив на палубу парусиновый мешечек, снабженный свинцовым грузилом (кису), с следующим приказом на английском языке: «Берите курс южнее германского крейсера и не смейте пользоваться радио-телеграфом. Если не исполните приказа, будете атакованы бомбами».

Вслед за этим «Волченок», пройдясь над судном вторично, сбросил бомбу, упавшую от носа судна лишь в 20 метрах. После этого судно немедленно взяло указанный курс и конвоируемое все время кружившимся над ним самолетом подошло к «Волку». Слушаясь приказа, воспользоваться своим радио-телеграфом оно не решалось.

Это было новозеландское судно «Вайруна», в 3.900 тонн, шедшее из Аукланда в Сан-Франциско; судно и его груз представляли стоимость в несколько миллионов марок золотом.

* *
*

16 июня 1917 года; ветер WNW от 3 до 4, состояние моря — 3—4, дальность горизонта — от 70 до 80 миль.

Задание: «Задержать показавшийся на западе четырехмачтовый барк и привести его к «Волку».

«Волченок» поднялся в 3 ч. 50 м. пополудни и взял курс на запад. С высоты в 200 м., планируя по спирали, он спустился до 80 м. и на этой высоте пролетел над парусником. Дважды сброшенные кисы с приказом на палубу не попали: вследствие перемещения судна они оба раза упали в воду, с наветренной стороны. При третьем проходе на 100 м. высоты «Волченок» сбросил уже бомбу, которая упала непосредственно перед носом судна. Последнее тотчас же спустило свои четыре верхних паруса, и выкинуло американский флаг. «Волченок» спустился за кормой на 50 м., подойдя на дистанцию всего в 10 м., и приказал идти по курсу на юго-восток, дав понять, что если парусник не последует за самолетом, то будет забросан бомбами. Судно немедленно повернуло по указанному курсу, и самолет, кружась над ним, доставил его к «Волку».

Это был американский четырехмачтовый барк «Вайнслоу» (567 тонн), из Сан-Франциско, с углем, съестными припасами, бензином и дровами. Бензин, к сожалению, для нашего мотора не годился.

Из-за плохой погоды 17 июня «Волченок» был разобран и укрыт внутри корабля.

В Индийском океане.

25 сентября 1917 года. Задание: «Выяснить, кому принадлежит замеченный в море дымок и установить тип судна, курс его и расстояние и о всем донести по радио».

«Волченок» обнаружил в Пейлунге, в расстоянии 35 миль к северо-востоку, грузовое судно, шедшее со скоростью 13 узлов, держа курс на юго-запад. После этого он получил дальнейшее приказание: оказывать поддержку «Волку» при задержании им судна и, в случае сопротивления со стороны последнего, атаковать его бомбами.

После первого выстрела с крейсера, судно, которое оказалось японским, под названием «Хитахи Мару» (6.700 тонн), круто повернуло вправо, повидимому, пытаясь спастись бегством. В ответ на это «Волченком» была сброшена бомба, которая упала в расстоянии 30—40 метров от носа судна. Почти одновременно по последнему был открыт огонь с крейсера, из чего «Волченок» понял, что судно оказывает сопротивление. Поэтому, подойдя к судну вторично, он сбросил с высоты 220 м. другую бомбу, которая упала вплотную к левому борту, при чем давлением воздуха от взрыва были повалены два человека, находившихся на палубе. Тогда, наконец, пароход застопорил машины. Крейсер прекратил стрельбу, а «Волченок» продолжал летать и кружиться над судном до тех пор, пока экипаж приза не был принят на борт «Волка».

При посадке самолета оказалось, что вследствие неисправности во втулке пропеллера мотор нельзя было пустить в ход. По знаку, поданному с самолета, подошла моторная лодка и доставила «Волченка» на борт крейсера.

* * *

С 29 сентября по 3 октября производилась воздушная разведка у Сувадива Атолльс. 6 октября 1917 года самолет доставил на пароход «Натахи Мару» приказ крейсера, и затем обратно «Волку» ответ судна. 15 октября самолет был разобран. Возобновление полетов произошло 14 сентября 1917 года для новых разведок, а 17 сентября «Волченок» был вновь разобран.

X. ПРИМЕНЕНИЕ ПАРАШЮТОВ.

С быстрым развитием боевых операций в воздухе росла потребность в создании такого спасательного прибора, который давал бы возможность экипажу оставлять безнадежно погибающий самолет и безопасно спускаться на землю. В службе змейковых аэростатов подобные приборы уже нашли себе применение, и поэтому было приступлено к таким же опытам и в авиации.

Нельзя не упомянуть, кстати, о малоизвестном факте, что спрыгивания с самолета на парашюте стали применяться во время войны отнюдь не впервые; напротив, еще в начале 1913 года француз Бури совершил несколько успешных прыжков с моноплана Депердюссена, которым управлял пилот Лемуан. Однако во время одного из таких опытов весною 1914 года они потерпели аварию на аэродроме Асперн, около Вены, вследствие того, что парашют запутался в одной из рулевых поверхностей и разорвался, при чем пилот потерял возможность управлять своим самолетом; оба летчика при этом упали, но все же остались в живых.

Уже этот случай выяснил те главные затруднения, с которыми было сопряжено пользование обыкновенным парашютом в авиации, и которые нужно было преодолеть при разконструировании приспособлений для его упаковки и развертывания. Опыты, предпринятые с парашютами Паулуса, вновь подтвердили такую опасность. Задача заключалась прежде всего в том, чтобы смастерить такую конструкцию, которая позволяла бы сперва покинуть самолет с парашютом в упакованном виде и делала бы возможным его раз-

вертывание только тогда, когда он будет находиться за пределами оставленной машины.

Разрешение этой задачи удалось бывшему воздухоплавателю (дирижаблисту) Гейнеке удивительно простым способом. Парашют Гейнеке нашел себе быстрое распространение среди наших летчиков после того, как благодаря именно ему многие из них спасли свою жизнь. И сейчас еще этот парашют остается единственным, который отвечает всем требованиям в авиации, особенно в машинах с большой собственной скоростью. От конструкций других типов он отличается тем, что его упаковка прикрепляется не к самолету, а к самому летчику, и с помощью простого привязного троса парашют вытаскивается из чахла и начинает разворачиваться лишь после того, как выбросившийся летчик пролетит некоторое расстояние. Длина этого троса сообразуется с величиной и типом самолета и рассчитана так, чтобы, в тот момент, когда трос натянется, выпрыгнувший летчик находился уже вне пространства, опасного от соседства с выдающимися частями самолета. Упакованный в чехле парашют представляет собою пакет, весящий около 5 кгр, который одновременно применяется на самолете как подушка на сиденье.

Поверхность парашюта Гейнеке состоит из 20 полотнищ, сделанных из материи шелковой или полотняной. От его окружности идут вниз 20 подвесных тросов, которые соединяются на обруче таким образом, что, свободно проходя сквозь него, крепятся наверху на окружности парашюта в точке, диаметрально противоположной первому месту своего крепления. Благодаря этому, происходит выравнивание всех возможных натяжений материи и тросов. В центре парашюта находится круглое отверстие, которое устраняет сильные раскачивания парашюта при его опускании. Упаковка его очень несложна: полотнища материи аккуратно накладываются одно на другое так, чтобы между каждыми двумя соседними точками крепления тросов находились две складки, в которые при развертывании парашюта хорошо мог бы попадать воздух. Правильно разложив

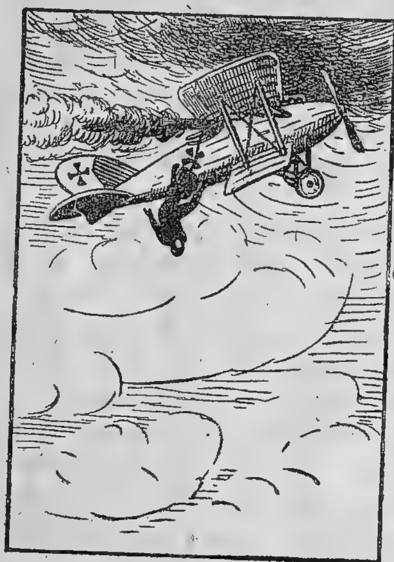
тросы, их раскидывают на дне упаковочного чехла маленькими бухточками, а поверх них настилается материя, сложенная в виде гармоники. У упомянутого выше круглого отверстия в оболочке парашюта прикреплены два тонких разрывных шнура, к которым привязывается узлом привязной трос, другим своим концом прикрепляющийся перед вылетом вмертвую к самолету. В месте соединения разрывных шнуров с привязным тросом от последнего идет тонкая проволока, которая продергивается через кольца на верхнем краю чехла, благодаря чему упакованный чехол получает простой и легко открывающийся замок. При пользовании парашютом привязной трос, натягиваясь, извлекает проволоку и этим открывает чехол, так что парашют может легко из него выйти.

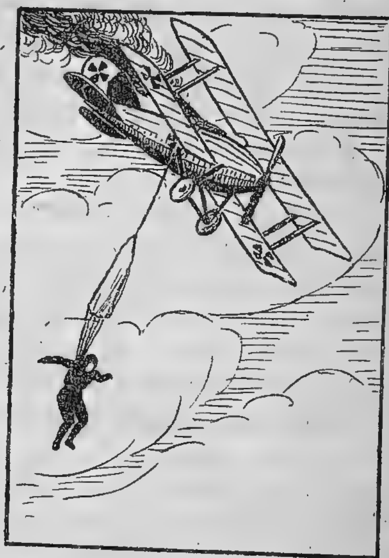
Производились опыты, когда парашют Гейнеке просто засовывался в чехол без особо тщательной раскладки, но и в таком случае он все-таки действовал без отказа. Если и нужно придавать большое значение аккуратной раскладке парашюта, то все же доказано несомненно, что этот парашют мало чувствителен и к небрежной его упаковке.

Как происходит пользование парашютом, изображено в разные моменты на стр. 186 и 187. Для быстрого избавления летчика, после спуска при сильном ветре, от большой парусной поверхности парашюта служит особый трос-регулятор, спускающийся от центра оболочки к месту, где подвешивается летчик. Этот трос служит и для того, чтобы во время опускания изменять по усмотрению, в известных границах, скорость падения путем большего или меньшего втягивания середины парашюта внутрь.

С момента оставления самолета до развертывания парашюта проходят 2—3 секунды. После этого свободного падения летчик опускается на парашюте с равномерной скоростью примерно в 4, самое большее в 5 метров в секунду. Практика показала, что толчок, который происходит в момент раскрытия парашюта, может быть довольно значительным, а потому Гейнеке устроил особый подвесный пояс, который был введен потом и на остальных парашю-

тах, так как с ним исключается всякое затягивание тела. Существенное различие при выбрасывании из привязного аэростата и из самолета и заключается в том, что в первом случае нет никакой начальной скорости, между тем, как при выпрыгивани с самолета или дирижабля она имеется в весьма значительной степени. Поэтому надежное привязывание выбрасывающегося из самолета играет





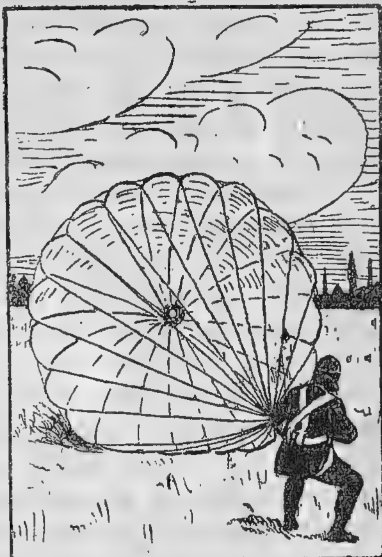
Выбрасывание с парашютом.

весьма существенную роль. В парашюте Гейнеке ремни расположены так, что висишь скорее в сидячем положении.

О переживаниях и ощущениях при выбрасывании с парашютом делались многочисленные описания. Все они сходятся между собою в том, что после того, как побеждается робость перед самим прыжком, нежный и плавный спуск на парашюте вызывает чувство высшего удовольствия. Есть много наблюдателей привязных аэростатов, которые смотрят на выбрасывание с парашютом как на прекрасный спорт. Само собой разумеется, что большое значение имеют

те обстоятельства, при которых происходит такое выпрыгивание, и которые обычно действуют психологически много сильнее, чем самый прыжок. То необыкновенно приятное ощущение, которое чувствуется всякий раз при заторможенном падении, объясняется в значительной степени тем, что видишь себя вне опасности. Ведь и на самом деле спуск на парашюте, даже и при плохих обстоятельствах, способен





Выбрасывание с парашютом.

вызвать прекрасные переживания, которые можно сравнить, в крайнем случае, с наслаждением, доставляемым свободным аэростатом сравнительно со всеми другими средствами воздушного передвижения.

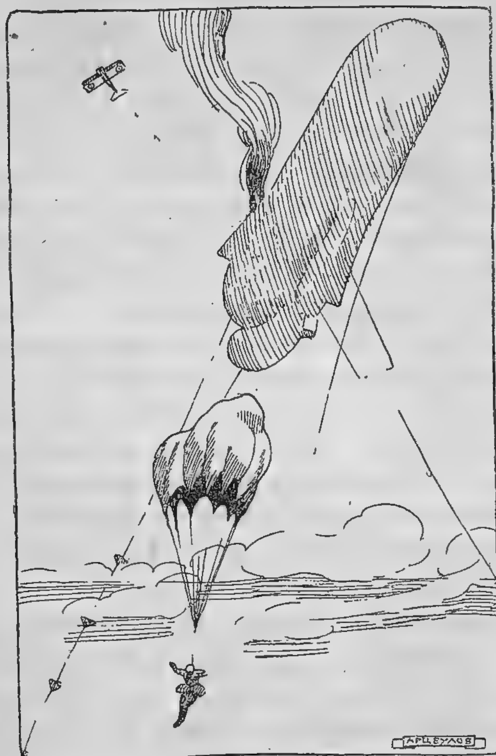
Таким образом самым неприятным при выбрасывании с парашютом является единственно самое решение на этот шаг, но и это препятствие устраняется после совершения первого практического опыта. Время, предшествующее развертыванию парашюта, проходит так быстро, что в тот момент, когда окончательно придешь в себя, оказываешься

уже в состоянии плавного планирования. Но и это опускание не ощущается; так как на большой высоте глаз не имеет никаких достаточно близких точек для распознавания, сначала кажется, как-будто висишь в воздухе неподвижно. Значит, первые моменты протекают так быстро, что для восприятия каких-либо неприятных впечатлений просто нет времени. При этом сознание, что с новейшими парашютами уже было совершено чрезвычайно много вполне благополучных спусков, увеличивает чувство безусловного доверия и высшей надежности относительно своей безопасности. Наконец, случаи серьезно угрожающей опасности являются прекрасной побудительной силой, благодаря которой быстро исчезает всякая нерешительность.

И все-таки бывало часто, что летчики совсем не пользовались парашютом или прибегали к нему слишком поздно. Большая самоуверенность, свойственная каждому летчику, и должное доверие его к самолету, который не раз благополучно выносил его из бури и смертельной опасности обратно на родной аэродром, часто не дают даже вспомнить о спасательном парашюте, и все сознание и все действия летчика поглощаются одной мыслью и одной твердой уверенностью, что все-же вновь самолетом овладеешь и останешься хозяином положения. Был и другой случай, когда летчик, убедившись, что его самолет погибает безнадежно, предложил своему наблюдателю немедленно оставить самолет, воспользовавшись имевшимися у них парашютами. Однако его спутник никак не мог решиться выпрыгнуть, так что, наконец, в последний момент, пилот выбросился со своим парашютом один, ожидая, что его пассажир тотчас же последует за ним с другим парашютом. Но наблюдатель и после этого не смог победить в себе страха перед прыжком и погиб, тогда как пилот достиг земли невредимым.

Когда прыжок в пропасть уже совершен, то первая ясная мысль — бесконечно счастливое чувство: «Спасен!». Обычно чувствуемое тогда легкое ошеломление объясняется, главным образом, неожиданным избежанием опасности и отсутствием шума мотора, к которому привыкло ухо. Очень

скоро появляется чувство громадного удовольствия, и за отсутствием близких точек наблюдения кажется, что ты остановился в воздухе на весу. Это приятное чувство возрастает иногда до чрезмерной веселости и задора, и безмолвная тишина кругом возбуждает даже желание весело



Спуск на парашюте с змейкового аэростата, подожженного самолетом.

запеть или посвистать. Медленное спускание живому духу летчика скоро становится скучным; ведь, чтобы достигнуть земли с высоты, например, 3.000 метров требуется от 10 до 15 минут времени. Поэтому поневоле начинаешь заниматься самим собой, осматриваешь себя и раскинутое над тобой желтое полушарие. Если заметишь на костюме слу-

чайно расстегнувшуюся пуговицу,—спокойно застегнешь ее, или расправишь складки, которые образовались от ремней парашюта. Одним словом развлекаешься, как возможно. Часто в ушах раздается тихий гул и пение, что происходит, как и при снижении на свободном аэростате, от увеличения плотности воздуха по мере опускания вниз.

Только с приближением к земле движение вниз становится более очевидным и постепенно ощущается все более и более. Яснее обнаруживается также и снос ветром. Взгляд шарит по земле в поисках того места, где можно бы предположительно спуститься. На парашюте Гейнеке можно приискивать место посадки даже на довольно значительном протяжении, выбирая площадку наиболее подходящую, так как с помощью троса-регулятора возможно изменять по надобности скорость опускания путем большего или меньшего втягивания средины парашюта. Благодаря этому во всяком случае можно избегнуть попасть в непреодолимые препятствия. При самой посадке следует слегка приподнять ноги, чтобы ступить ими как можно мягче; еще же раньше надо позаботиться о том, чтобы, раскачиваясь по ветру, оказаться лицом, по возможности, в направлении движения. При таких условиях удавались благополучные посадки при ветре силой в 15 метров в секунду и даже более того.

То сознание, что на самолете постоянно имеется надежное средство спасения во всех самых худших случаях, заметно повысило у наших летчиков воинственный пыл и жажду к активным воздушным боям. В предстоящем применении авиации в мирное время подобное сознание победит нерешительность широких масс слепо доверяться воздушной машине; чтобы показать, как просто и надежно можно прибегать к помощи парашюта в случае необходимости, первые опыты спуска с пассажирского самолета уже произведены успешно. Поэтому широкое распространение парашюта в деле воздушного сообщения нужно горячо приветствовать.

* * *

На ряду с летчиками-истребителями поручиком Удет, подпоручиком Штейнбрехер и некоторыми другими, значительное число и других наших летчиков, наиболее отличавшихся в боях и известных, обязано своей жизнью тоже исключительно парашюту. Удет в своей брошюрке «Кресты против кокард» особенно увлекательно описывает свое спасение из одноместного истребителя, оставшегося без руля. Он был одним из первых, кто стал пользоваться парашютом при несении истребительной службы еще в то время, когда в парашютном деле не было почти никакой или очень малая практика. Так, однажды случилось, что привязный трос его парашюта, очевидно, оказался недостаточной длины, отчего летчик вместе с развернувшимся уже парашютом натолкнулся на хвост своего самолета, падающего отвесно, в результате чего парашют разорвался. Но и в таком состоянии он доставил летчика на землю в невредимости. Мне самому пришлось быть свидетелем спуска на парашюте, который был разорван от самого края, до середины поверхности. И, несмотря на это, скорость падения была сравнительно вполне удовлетворительной, и посадка произошла благополучно. Впрочем, при правильном расчете привязного троса, длина которого должна быть сообразована с самолетом, такие случаи вообще исключаются.

Вот в заключение донесение о спуске на парашюте летчика-истребителя подпоручика Штейнбрехер:

«...В это время меня атакует сзади другой английский самолет. Сильный запах бензина и длинная белая полоса позади ясно говорят мне, что прострелен бак с бензином. Крутым пикированием я выхожу из воздушного боя... На высоте примерно в 2.500 метров я машину свою опять выравниваю. Вдруг становится страшно жарко... В тот-же момент снизу, из корпуса самолета, ко мне врывается яркое пламя... Не долго думая, я отстегнул свои ремни и быстро увалил машину носом вниз. Благодаря толчку, я оказался сам на

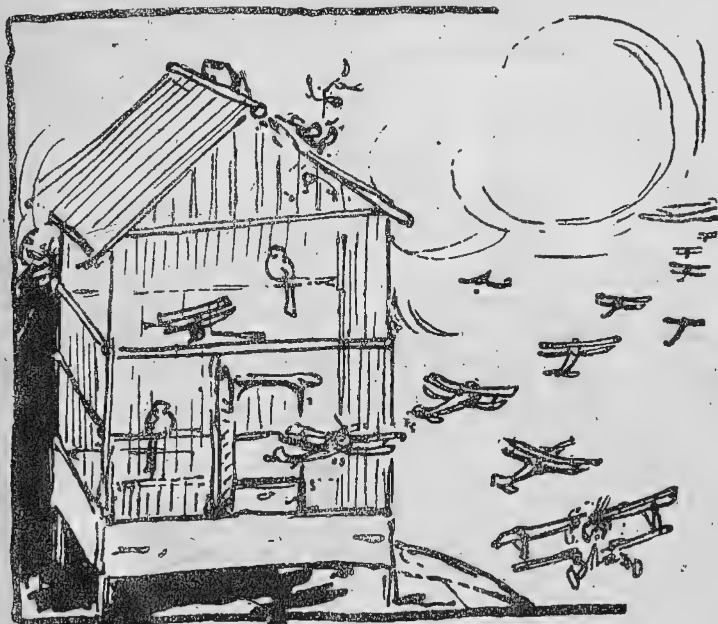
корпусе. А в следующее мгновение, вследствие сильного течения воздуха, я уже скинут с самолета, который стремительно летит подо мной. Столкновения с рулевыми поверхностями, которого я всегда так опасался, к счастью, не произошло. Я тотчас же перекувыркнулся в воздухе. Потом, после непродолжительного падения, мой парашют стал раскрываться. От сделанного курбета я висел несколько секунд вниз головой, но сделав легкое движение и вытянувшись я принял нормальное положение. Сильным ветром меня несло от Л. Б....., где я выпрыгнул, по направлению к М... В направлении движения я висел спиной. Несколько раз я пытался перевернуться, но так как всякого сильного движения я избегал, то каждый раз меня переворачивало обратно.

При приближении к земле я немного согнул ноги в коленях, чтобы смягчить толчок. Несмотря на это удар о землю был довольно сильным. Меня перебросило навзничь в воронку от артиллерийского снаряда. Место моей посадки находилось на расстоянии 1 километра южнее М... На расстоянии примерно 700 метров горел мой самолет, который упал раньше меня.

До этого случая я относился к парашюту с большим недоверием и думал, что спуск на нем из одноместного самолета может быть удачным только в очень редких случаях. Кроме того, я никак не мог уяснить себе, что нужно сделать, чтобы выбраться из самолета. Но в тот момент, когда пламя ударило мне в лицо, я сразу же сообразил, что должен делать. Притом я был твердо убежден, что дело удастся. Когда вслед за этим парашют развернулся, и я принял опять нормальное положение, я почувствовал духоту. На высоте 2.500 м. я не ощущал падения, только ремни немного тянули вверх (старая конструкция). Должно-быть, тяжелое чувство было вызвано тишиной и покоем, сменившими шум мотора. Но скоро стало ясным, что все обстоит благополучно. Я был совершенно спокоен. Как это ни покажется невероятным, но сам этот случай стал представляться мне даже забавным. Я разглядывал окрестности и мой «аэростат» искал мою го-

ряющую машину. Теперь у меня слегка шумело в ушах. Чем ниже я опускался, тем сильнее замечалось падение по изменению местности. Снижение шло довольно быстро. Внизу со всех сторон сбегались солдаты, которым я несколько раз махнул рукой. На высоте примерно в 500 метров, я сбросил очки, чтобы не получить поранений при посадке. Я приготовился к удару о землю, слегка согнув колени, и быстро прикинул, где приблизительно я упаду. Все обошлось удивительно хорошо. Парашют остался после спуска неповрежденным.

С тех пор я беру парашют при каждом походе и без него уже не летаю... Насколько мне известно, это был первый случай применения парашюта в серьезной опасности, и притом еще из одноместного самолета».



ОГЛАВЛЕНИЕ.

